الجمهورية العربية السورية

وزارة التعـــليـم العـــالـــي

جـــامعــــة تشـــــريــــن

كليـــــــــة الاقتـــصـــــاد

قسم الاقتصــاد والتخطيـط

شعبـة العـلاقـات الـدوليـة



مستقبل التأمين البحري في سورية
وأثره في تنشيط التجارة البحرية

بحثٌ أُعِدَّ لنيلِ درجةِ الماجستير في العلاقاتِ الدوليَّة

إعداد

سامر محمد أحمد

إشراف

د. محمد معن ديوب

أستاذ مساعد في قسم الاقتصاد والتخطيط

كلية الاقتصاد - جامعة تشرين

د.عماد الدين عبد الحي

أستاذ مساعد في قسم القانون التجاري

كلية الحقوق - جامعة حلب

٢٠٠٩

شكر وتقدير

يشرِّفني أن أتقدَّم بجزيل الشكر والامتنان والعرفان بالجميل إلى كلِّ من شارك أو قدَّم لي المساعدة في إنجاز هذا البحث، وأخصُّ بالعرفان :

السيد الدكتور محمد معن ديوب

و السيد الدكتور عماد الدين عبد الحي

اللذين تفضَّلا بالإشراف على هذا البحث، وقدما لي الكثير من وقتهما، وكان لاهتمامهما الكبير ومتابعتهما المستمرة الأثر الكبير في إنجاز البحث .

كما أتوجه بالشكر إلى أعضاء الهيئة التدريسية

في قسم الاقتصاد والتخطيط بكلية الاقتصاد في جامعة تشرين

وإلى جميع أصدقائي وزملائي الذين قدَّموا لي العون .

الباحث

الفهرس

قائمة الجداول

الأشكال البيانية

مقدمة:

منذ آلاف السنين كانت البضائع تنقل بين البلاد المختلفة, وكانت تتعرض في أثناء عملية النقل لأخطار كثيرة وخاصة النقل عبر البحار حيث تتنوع هذه الأخطار فمنها الغرق والتلف والقرصنة والحريق... بالإضافة إلى ذلك فهذا النوع من النقل يتطلب استثمارات مالية ضخمة, كل ذلك يجعل على الناقل عبئاً مالياً جسيماً كما تقع على الشاحنين خسائر مالية كبيرة، ولكن تظل احتمالات التعويض عن مثل هذه الخسائر أو الأضرار من جانب الشركات الناقلة محدودة نوعاً ما، فشركات النقل البحري مثلا تستطيع التخلص من المسؤولية في كثير من الحالات اعتماداً على أحكام القوانين والمواثيق البحرية الدولية، وحتى في حال ثبوت المسؤولية فغالبا ما تكون مقتصرة على حدود جزئية معينة بموجب القوانين والاتفاقات الدولية. لذلك يمكن القول إن أي كارثة تقع لوسائل النقل أو البضاعة من شأنها أن تؤدي إلى إفلاس الناقل أو الشاحن وإحجام أصحاب رؤوس الأموال عن استثمار أموالهم في التجارة بين الدول، وهذه النتائج من شأنها أن تؤثر على نمو وازدهار التجارة .

ومن أجل السعي نحو ازدهار التجارة البحرية وعدم ركودها أقرت القوانين واعترفت بالتأمين عموماً، والذي يضم تأمين النقل البحري الذي يعدّ من أقدم صور التأمين، وتمثل لندن مركز الصدارة في هذا النوع من التأمين على مستوى العالم. فمعظم القوانين والأعراف الدولية التي تحكم نشاط التأمين البحري مستمدة أساساً من قانون التأمين البحري الإنكليزي, حيث بدأ التأمين البحري في بريطانيا في القرون الوسطى عندما دخلت جماعة الهانزا انجلترا وسيطروا على نطاق كبير في نطاق إنكلترا، وفي منتصف القرن الثالث عشر بعد الميلاد بدأ وصول اللمبارديون الذين أسسوا شارعا يضم بيوت الأعمال في لندن، ولا يزال الشارع يسمى باسمهم حتى الآن. ومنذ بدأت اللويدز كمقهى مملوك لادوارد لويد في tower street، ولأن المقهى كان بالقرب من النهر، أصبح مقهى يجتمع فيه ملاك السفن وربانيها والأشخاص الذين يرغبون في التأمين على السفن والبضائع والتجارة والمهتمين بالأمور البحرية, وكانوا يناقشون ويتشاورون في كل ما كان يدور حول أخبار السفن في العالم .

في ذلك الوقت لم يكن هناك سوق للتأمين كما نعرفها وإنما كان مكتتبو التأمين يضمنون المخاطر البحرية , وكان مقهى لويدز محلاً لالتقاء ملاك ومكتتبي التأمين. وبعد موت لويد في سنة 1713، استمر عمل التأمين في المقهى ذاته وولدت فيه هيئة اللويدز للتأمين .

لقد تطور تأمين النقل البحري عبر القرون بحيث أصبح من غير المألوف أن تكون هناك أية شحنة منقولة بغير غطاء تأميني, وأصبحت البنوك تصر عند فتح أي اعتماد تقديم ما يثبت أن البضاعة مؤمن عليها، إذ إنه من دون ذلك تصبح قيمة البضاعة في حال تعرضها للتلف أو الفقدان, مجرد دين لا ضمانة له، ومن هنا فإنّ وثيقة تأمين النقل البحري تعدّ عنصراً مهماً في التجارة الدولية.

في سورية وبعد أربعة عقود من إغلاق سوق التأمين الخاص، واحتكار المؤسسة السورية للتأمين السوق السورية، والذي أدى إلى ازدواجية في التأمين وخسارة ملايين الدولارات لدى شركات تأمين خارجية، شهدت دمشق إقبال شركات تأمين خاصة لممارسة أعمالها في السوق السورية بعد صدور المرسوم /43/ لعام2005 وتحرير قطاع التأمين. وكان من المتوقع أن يحظى قطاع التأمين البحري باهتمام خاص من هذه الشركات بسبب الأرباح التي يحققها هذا الفرع التأميني، وازدياد أهمية قطاع النقل البحري في التجارة الخارجية للدولة، خصةً مع تنامي حجم أعمال المرافئ السورية نظراً لموقعها الاستراتيجي، وخطة تحديث وتطوير آليات العمل المرفئي.

في المقابل يراهن المراقبون على مجموعة من المعوقات لنمو هذه الصناعة، وأبرزها غياب ضوابط المنافسة، والعنصر البشري غير المؤهل والقوانين البطيئة في العمل المصرفي ونقص الأدوات الاستثمارية .

يتألف هذا البحث من مقدمة وثلاثة فصول :

الفصل الأول يتناول المفاهيم الأساسية للتأمين البحري، وشرح مفهومه وطبيعته القانونية، ويبحث في الأخطار البحرية التي يمكن أن تصيب عملية النقل البحري وأنواعها، حيث هناك أنواع من الأخطار مستثناة من عملية التأمين، ثم يتناول الخسائر البحرية وأنواعها وشروطها، والبحث في آليات تسويق خدمات التأمين البحري. وسيتم تسليط الضوء على التأمين البحري في بعده الدولي من خلال التعرف على هيئة اللويدز باعتبارها الهيئة العالمية المشرفة على التأمين البحري والمشرعة لأحكامه و التي أسهمت في تطوره عبر الزمن، وسيتم التطرق إلى أندية الحماية والتعويض ودورها في حماية ملاك السفن والناقلات من الأخطار البحرية. بالإضافة إلى إلقاء نظرة على أقساط التأمين البحري العالمية.

في الفصل الثاني سيتم بحث واقع التأمين البحري في سورية تاريخياً وقانونياً وعلاقته بالنقل البحري،و أهمية الاعتمادات المستندية ودور وثيقة التأمين فيها، وسنبحث في إعادة التأمين البحري في سورية وأهميته في حماية شركات التأمين ودعم مركزها المالي في مواجهة الحوادث الكبيرة.

في الفصل الثالث سنتعرف بدايةً على التجارة البحرية السورية باعتبارها البيئة التي ينشأ فيها التأمين البحري، ثم ستتم دراسة الأداء الاقتصادي للتأمين البحري من خلال تحليل أعمال شركات التأمين، وسنخصص مبحثاً خاصاً لدراسة التأمين البحري في مصر ومقارنته مع التأمين البحري السوري، وفي نهاية البحث سيتم التوصل إلى نتائج الدراسة التي يمكن في ضوئها وضع مجموعة من التوصيات لتطوير التأمين البحري السوري .

أهمية البحث

تأتي أهمية هذا البحث من خلال تناوله لموضوع التأمين البحري الذي يعدّ عصب التجارة البحرية وركيزة نموها واستقرارها، حيث يعدّ التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين باعتبار النقل عبر البحار أقدم أنواع النقل. وقد ازداد الاهتمام بموضوع التأمين البحري بسبب تطور وسائل النقل البحري، والتقدم التكنولوجي الهائل في صناعة السفن، وزيادة الأخطار التي تتعرض لها تلك السفن، حيث كانت عمليات التطور مزدوجة، فتطور التأمين البحري واكب تطور النقل البحري والتجارة البحرية الدولية. فالتأمين البحري له أهمية في عدة اتجاهات حيث يعد من أهم الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية قبل تمويل عمليات التجارة الدولية للمصدرين والمستوردين، ويسهم في حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الخسائر، مما يساعد على تشجيع أصحاب رؤوس الأموال على الدخول في صفقات تجارية دولية، وزيادة واتساع نطاق التبادل التجاري بين الدول المختلفة .

في سورية هناك إهمال واضح لموضوع التأمين البحري خاصةً من جانب الباحثين، حيث الدراسات في هذا الموضوع قليلة جداً وهي أن وجدت تقتصر على الجانب القانوني دون الاقتصادي منه. ومن هنا تبرز أهمية هذا البحث الذي يؤكد على دور التأمين البحري في تطوير وزيادة فعالية النقل البحري، من خلال إبراز العلاقة التبادلية التي تربط مختلف عناصر عملية النقل البحري ومنها التأمين، وتطوير الخدمات وأدوات الجذب في المرافئ (التسهيلات- شروط السلامة والأمان...). ويركز هذا البحث على التأمين البحري كمجال اقتصادي حيوي وحقل استثماري خصب يمكن أن يسهم في تعزيز دور القطاع الخاص من جهة، ودعم الاقتصاد الوطني من جهة أخرى، وحالياً يحظى موضوع التأمين باهتمام كبير حيث جرى الترخيص للعديد من الشركات الخاصة للعمل في هذا المجال والتي تحتاج بدورها إلى كوادر بشرية مؤهلة وثقافة تأمينية لدى الجمهور .

ويعدّ هذا البحث الأول في هذا المجال من حيث تخصصه بالتأمين البحري في حين معظم الدراسات الموجودة تناقشه مع بقية أنواع التأمين دون تخصيص .

لمجمل ما تقدم فإنّ دراسة موضوع التأمين البحري ذات أهمية علمية واقتصادية كبيرة .

مشكلة البحث :

بالرغم من التطور الكبير الذي شهده قطاع النقل البحري في سورية والزيادة المتنامية في حركة المرافئ السورية، فإن التأمين البحري لم يواكب هذا التطور وبقي مقيداً بأحكام روتينية لا تواكب المتغيرات في التجارة الدولية، حيث يوجد اعتقاد لدى معظم التجار بأنّ وثيقة التأمين هي بمثابة رسم دون مقابل ، ويعتبرونها إحدى الأوراق الروتينية التي لابد منها لإكمال معاملة الاستيراد أو التصدير دون تقدير القيمة الاقتصادية لهذه الورقة, ولجأ الكثير منهم إلى التأمين خارج سورية لدى شركات تأمين خاصة، وهذا أدى إلى ازدواج تأميني وخسارة ملايين الدولارات .

وهناك مشكلة احتكار المؤسسة العامة السورية للتأمين لقطاع التأمين في سورية لسنوات طويلة (أربعة عقود)، وكان لهذا الاحتكار أثار سلبية على هذا القطاع المهم, حيث ساد الجمود وعمت التعقيدات التي تكرّست نتيجة حرمان القطاع الخاص من الاستثمار في هذا المجال.ونتيجةً لذلك فقدت الدولة إحدى الأوراق الاقتصادية المهمّة على مدى سنوات طويلة والتي يمكن أن تسهم في دعم الاقتصاد وتنشيط التجارة البحرية. بالإضافة إلى كل ما تقدم فإنّ الثقافة التأمينية ضعيفة لدى معظم العاملين في قطاع التأمين البحري خصوصاً والجمهور عموماً ، وغياب الكوادر البشرية التي تحتاجها الشركات التي رخص لها للعمل في قطاع التأمين، من جهة أخرى فإنّ الدراسات الاقتصادية حول التأمين البحري في سورية تكاد تكون معدومة، لذلك فإنّ مشاريع تطوير هذا القطاع لابد أن تكون مشوبة بالنقصان والخلل بسبب فقدانها للأرقام والإحصائيات الدقيقة عن واقع هذا القطاع.

من هنا كانت هذه الدراسة التي ستطرح كل ما تقدم من مشكلات للبحث للوصول إلى نتائج موضوعية عن واقع قطاع التأمين البحري ومستقبله في سورية .

الهدف من البحث

يهدف هذا البحث إلى تحقيق عدة أهداف :

1- بيان دور التأمين البحري في تنشيط التجارة البحرية .

2- تحليل مؤشرات التأمين البحري قبل تحرير قطاع التأمين وبعده.

3- تحديد آفاق ومستقبل التأمين البحري في سورية في ضوء المعطيات والإحصائيات التي يتم التوصل إليها .

فرضيات البحث :

يقوم البحث على الفرضيات الآتية:

1- يلعب التأمين البحري دوراً كبيراً في تطوير وتنشيط التجارة البحرية.

2- إن احتكار الدولة لقطاع التأمين ولفترات طويلة ترك أثاراً سلبية كثيرة على التأمين البحري.

3 - أ سهم التأمين الخاص في تطور أعمال التأمين البحري بعد تحرير قطاع التأمين.

منهج البحث

سنعتمد في هذا البحث على مناهج البحث العلمي الآتية :

1- المنهج الوصفي التحليلي:حيث سيتم وصف واقع التأمين البحري في سورية، ودوره في عملية النقل البحري، ثم تحليل هذا الواقع من خلال الأرقام والوثائق المتوفرة .

2- المنهج التاريخي: من خلال الرجوع إلى تاريخ التأمين البحري في العالم وسورية، والوقوف عند أهم المراحل التاريخية التي مر بها .

3- المنهج الإحصائي: حيث ستتم الاستعانة بالمجموعات الإحصائية والتقارير والبيانات التي تتضمن أرقام عن التأمين البحري، ثم تحليل هذه الأرقام بالأساليب الإحصائية المعروفة (النسب المئوية، معدلات النمو).

الدر اسات السابقة:

لا توجد دراسات اقتصادية عن التأمين البحري في سورية إلى الآن بل هناك دراسات قانونية نظرية اقرب إلى الشروحات القانونية منها إلى الأبحاث وأهمها:

1-الضمان البحري للدكتور جاك الحكيم (أستاذ في كلية الحقوق جامعة دمشق -1982):

في هذه الدراسة يتحدث الباحث عن مفهوم التأمين البحري ونشأته في سورية وتطوره والأحكام التي تنظمه ومصادر هذه الأحكام(العرف-التشريع)، حيث يركز الباحث على عقد التأمين وطبيعته القانونية وشروطه ثم يبحث في الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفن والبضائع المنقولة(الغرق - الهلاك الجزئي والكلي- الحريق- القرصنة- التلف...)وشروط هذه الأخطار للتعويض عليها (زمان ومكان الخطر -وقوع الضرر -الإبلاغ)، وفي الجزء الأخير من الكتاب يتعرض الباحث لالتزامات الضامن والتزامات المضمون وحقوق كل منهما وكيفية التعويض في حال تحقق الضرر. ففي هذه الدراسة النظرية يركز الباحث على الجانب القانوني للتأمين البحري والقوانين التي تحكمه، أما بحثنا فسوف يركز على الأداء الاقتصادي للتأمين البحري ودوره في تنمية التجارة البحرية من خلال دراسة شاملة لجوانب التأمين البحري كافةً.

٢- التأمين والنقل البحري-نظام الأشقر- دراسة مقدمة إلى الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية- عمان ٢٠٠٩:

تتناول هذه الدراسة موضوع التأمين البحري من جانبه القانوني حيث يشرح الباحث الخسائر البحرية المشتركة والأخطار البحرية. أما نحن فإننا نهدف من خلال دراستنا إلى إبراز الأهمية الاقتصادية لوثيقة التأمين البحري من خلال دراسة المؤشرات الرقمية للتأمين البحري السوري.

٣- (الآثار الاقتصادية لتحرير قطاع التأمين في سورية)- رسالة ماجستير -رافد محمد- جامعة تشرين 2009:

في هذا البحث يدرس الباحث قطاع التأمين في سورية بشكل عام دون الحديث عن فرع تأميني محدد، ويركز على الآثار الاقتصادية لتحرير قطاع التأمين، وقد توصل الباحث إلى نتائج عامة حول قطاع التأمين ككل. بينما في بحثنا فإننا نتناول فرع التأمين البحري دون سواه من فروع التأمينظراً لما يتمتع به من خصوصية وأهمية في التجارة الخارجية، وسنحلل المؤشرات الخاصة بهذا الفرع .

الفصل الأول

المفاهيم الأساسية للتأمين البحري

المبحث الأول :الطبيعة القانونية للتأمين البحري

١- خصائص عقد التأمين البحري ومبادئه القانونية

٢- أشكال عقود التأمين البحري

المبحث الثاني :الخطر البحري

١- مفهوم الخطر البحري وشروطه

٢- أنواع الأخطار البحرية

المبحث الثالث : الخسائر البحرية

١- الخسارة الكلية

٢- الخسارة الجزئية

المبحث الرابع التسويق و التأمين البحري

١- الخصائص التسويقية للتأمين البحري

٢- تخطيط النشاط التسويقي

٣- المزيج التسويقي

المبحث الخامس : التأمين البحري الدولي

١- هيئة اللويدز

2- أندية الحماية والتعويض

٣- أقساط التأمين البحري العالمية

المبحث الأول

الطبيعة القانونية للتأمين البحري

عقد التأمين البحري من العقود التجارية القديمة، حيث له تاريخ طويل لا يقاس بمئات السنين وا إنما بآلاف السنين، ولا يعرف على وجه الدقة متى وأين بدأ، ولكنه من المحتمل أن يكون قد وجد في شكل آخر وهو عقد القرض. وأول من عرف عقد القرض هم البابليون، حيث تضمنته شرائع حمورابي، وانتقلت معرفة عقد القرض من البابليين إلى الفينيقيين منذ مئات السنين قبل الميلاد، حيث كانوا دولة بحرية كبيرة في ذلك الوقت واختاروا عقد القرض للتجارة فيما وراء البحار .

وعرف اليونانيون عقد القرض منذ القرن الرابع قبل الميلاد، وكانت عناصر هذا العقد تشبه إلى حد كبير عقد التأمين المعروف في الوقت الحاضر، حيث يقرض شخص مالك السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من مال طوال الرحلة البحرية، فإذا تمت الرحلة البحرية بسلام ودون تعرض السفينة لأي هلاك أو تلف يستوفي المقرض ما دفعه من قرض مع الفائدة، أما إذا هلكت السفينة أو البضائع فيعفى المقترض من رد ما كان قد اقترضه.

أما في بريطانيا فقد عرف عقد التأمين البحري منذ القرن الثالث عشر بعد الميلاد عندما دخلت جماعة /الهانزا/ وسيطروا على التجارة البحرية في بريطانيا. ومع وصول اللمبارديين إلى بريطانيا عرف أول قانون للتأمين البحري بمعناه الحالي عام 1601، وهو ما يعرف بقانون الملكة اليزابيت. وفي عام 1680 أصدرت فرنسا تشريعاً في عهد لويس الرابع عشر، وكان من أكثر قوانين أوربا توسعاً في استيعاب فكرة التأمين البحري في ذلك الوقت، وفي عام 1847 الى عام 1867 ظهرت شروط التأمين البحري في هامبورغ.

وتعدّ وثيقة ال /**SG**/ التي عرفت عام 1779 الصيغة المفضلة التي تستخدم عند إصدار وثيقة التأمين البحري في ذلك الوقت، ويعتقد بعضهم أنها تعني السفن والبضائع (Ships and Goods)، أما بعضهم الآخر فيقول إنها تشير إلى أن الأمان مضمون(Security Guaranteed) [1]. وبعد ذلك صدرت العديد من القوانين آخرها قانون التأمين البحري الإنجليزي عام 1906 وبموجبه تم العمل في يناير 1907،حيث يتضمن 94 مادة لا تزال هي المرجع الرئيس في التأمين البحري إلى يومنا هذا.

---

[1] –الدباغ، جمال،شروط التأمينالبحري الحالية،دراسات و أبحاث،مجلة الرائد العربي،العدد ٧٧ لعام ٢٠٠٣،ص١٩

أما في سورية فقد كان القانون التجاري البحري رقم 86 لعام 1950 وتعديلاته المستمد من القانون التجاري الفرنسي لعام 1936، هو المعمول به، إلى أن صدر قانون التجارة البحرية الجديد رقم 46 تاريخ 2006/11/28 ليواكب التطورات الجارية في التجارة البحرية،و أفرد هذا القانون الباب الأخير منه لتنظيم أحكام عقد التأمين البحري (المواد 353 إلى 412) .

١- خصائص عقد التأمين البحري ومبادئه القانونية :

يعرّف عقد التأمين البحري بأنه عقد أو اتفاق بين طرفين بمقتضاه يتعهد الطرف الأول (شركة التأمين) بأن يعوض الطرف الثاني (المؤمن له) عن الخسائر البحرية التي تقع له نتيجة تحقق خطر معين مقابل أن يدفع الطرف الثاني للأول مبلغ أقل نسبياً من المبلغ الذي تعهد الطرف الأول بسداده. ويعدّ عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي تعتبر صحيحة بمجرد تلاقي إرادة الطرفين ولكن إثباته لا يكون إلا كتابة حيث إن الكتابة شرط إثبات وليس إنشاء. وعقد التأمين البحري الشائع الاستخدام في معظم أنحاء العالم هو العقد الذي أقره قانون التأمين البحري الإنكليزي عام(1906).

و التأمين البحري يتميز عن غيره من أنواع التأمين بخصائص معينة حيث يتضمن في غالب الأحيان عنصراً أجنبياً بما يثير التنازع بين القوانين التي يتم الأخذ بها نظراً لقلة النصوص التشريعية الناظمة، إلى جانب تطور الملاحة البحرية بما لا ينسجم مع جمود التشريعات القانونية،بناءً على ما تقدم، احتل كل من العرف والعادات البحرية المحلية والدولية، وكذلك القضاء والفقه دوراً مهماً في هذا النوع من التأمين، مما أدى إلى وضع قواعد موحدة وعقد معاهدات دولية واجبة التطبيق من أهمها قواعد " YORK and Werprules " في مجال تسوية الخسارة العامة .[١]

١-١- مبادئ عقد التأمين البحري:

يشترك عقد التأمين البحري مع الأنواع الأخرى لعقود التأمين بعدد من المبادئ القانونية التي يقوم عليها ويترتب على هذه المبادئ أثار قانونية. وهذه المبادئ هي:

1-1-1- مبدأ منتهى حسن النية:

ويعني هذا المبدأ أن على كل من طرفي العقد أن يدلي للطرف الآخر ببيانات صحيحة في أثناء التعاقد، كما يجب عليه ألا يخفي على الآخر أية بيانات جوهرية .

هذا المبدأ له أهمية كبيرة بالنسبة للمؤمن الذي يقرر قبول أو رفض التأمين ويحدد القسط والشروط على أساس البيانات التي يتقدم بها طالب التأمين، فإذا لم تكن هذه البيانات صحيحة أو كان

---

[١] -عبد ربه،إبراهيم .مبادئ التأمين الاجتماعي والتجاري،دار النهضة العربية،بيروت،١٩٨٨،ط١، ص٤٣٣.

المؤمن قد أخفى بيانات جوهرية فهذا يعني إن المؤمن يتحمل خطر غير الخطر الذي عرض عليه وتقرر قبول التعاقد على أساسه [١].

١-١-٢- مبدأ المصلحة التأمينية :

المقصود هنا أن المؤمن له أو المستفيد يجب أن يكون له مصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه، لأن وقوع هذا الخطر سوف يعرض المؤمن له إلى خسارة مادية. ويجب أن تتوافر المصلحة التأمينية وقت تحقق الخطر وحدوث المطالبة، ولكنها ليست واجبة الوجود وقت التعاقد لأن عقد التأمين البحري ليس من العقود الشخصية، ويجوز تحويله من شخص إلى أخر دون موافقة المؤمن .

١-١-٣- مبدأ التعويض :

أي تعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه من جراء تحقق الخطر المؤمن منه وفي حدود الضرر فقط،أي دون أن يكون مصدراً لإثرائه، فإذا كان عقد التأمين يجعل المؤمن له في مركز أفضل بعد تحقق الخطر مما كان عليه قبل تحققه فإنه سيتعمد بالتأكيد إيقاعه بغية جني ذلك الربح في أسرع وقت ممكن أو على الأقل سيهمل الاحتياط ضد وقوعه، لذلك يجب أن يكون التعويض في حدود مبلغ التأمين. ولا يحق للمؤمن أن يشترط تقاضي مبلغ التأمينكاملاً إذا كانت قيمة الضرر الذي لحقه أقل من هذا المبلغ، فإذا كان مبلغ التأمين أقل من قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له فيكون التعويض الذي يستحقه هو مبلغ التأمين فقط. ويستحق المؤمن له تعويض كامل الخسارة التي لحقت به من جراء تحقق الخطر المؤمن منه إذا كان تأمينه كافياً أو فوق الكفاية، ويعد التأمينكافياً أو فوق الكفاية إذا كان مبلغ التأمينمساوياً أو أكبر من قيمة الشيء موضوع التأمين قبل وقوع الخسارة مباشرة .

١-١-٤- مبدأ المشاركة:

ويعني هذا المبدأ اشتراك أكثر من مؤمن في التأمين على بضاعة واحدة أو شيء واحد ضد خطر واحد مع العلم إن محل التأمين المذكور يعود إلى مؤمن واحد...فعلى سبيل المثال :أن يقوم شخص بالتأمين على بضاعة استوردها من دولة أجنبية وأثناء نقلها ارتفعت قيمتها ففي هذه الحالة أصبحت قيمة البضاعة أكبر من مبلغ التأمين، أي أصبح التأمين دون الكفاية، فحتى يضمن صاحب البضاعة تعويضا كاملاً يقوم بالتأمين مرة ثانية على هذه البضاعة لدى المؤمن نفسه أو لدى مؤمن أخر بمبلغ يعادل الفرق بين المبلغ المؤمن به وقيمة البضاعة بعد الزيادة أو بمبلغ تأمين أكبر من هذا الفرق، ففي مثل هذه الحالة نجد أنه في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، فإن العقود المختلفة تسوى

[١] البلقيني، محمد توفيق، واصف، جمال عبد الباقي. مبادئ إدارة الخطر و التأمين،دار الكتب الاكاديمية، القاهرة،2004،ص139

على أساس المبدأ المعروف بمبدأ المشاركة في التأمين، وذلك بمقتضى شرط صريح تضيفه شركات التأمين في الوثائق الصادرة عنها، ويسمى بشرط المشاركة الذي يتضمن أنه في حالة تحقق الخطر المؤمن منه تسهم شركات التأمين في دفع التعويضات المستحقة للمؤمن له كل الشركات المؤمنة أو كل المؤمنين بحسب نصيب مبالغ كل منهم على مجموع مبالغ التأمين، ويجب مراعاة إن مبلغ التعويض المستحق من جميع الهيئات يجب ألا يزيد عن مجموع المبالغ المؤمن بها لدى هذه الشركات، كما أن نصيب أي هيئة من الخسارة يجب ألا تتعدى المبلغ المؤمن به لدى هذه الهيئة[١] .

١-١-٥- مبدأ السبب القريب:

ويقصد بالسبب القريب السبب المباشر الذي أدى إلى وقوع الخسارة، فكلمة قريب لا يقصد منها القريب بالزمن وا ٍنما القريب في التسبب. وتوجد صعوبات كثيرة في تطبيق هذا المبدأ نتيجة وجود عدد من المسببات تعمل في الوقت نفسه على إحداث الخسارة .

والمثال الآتي يوضح مبدأ السبب القريب :

أمن أحد الأشخاص على شحنة من البرتقال ضد أخطار البحر مع استثناء الخسارة الجزئية إلا ماكان منها ناتجاً عن تصادم السفينة، وقد حدث أن تصادمت السفينة واضطرت الالتجاء إلى أقرب ميناء وتضمن الإصلاح تفريغ الشحنة في صنادل ثم من الصنادل إلى السفينة، وعند وصول السفينة إلى مرفأ المقصد تبين أن جزءاً كبيراً من الشحنة مفقود أو تالف، وقد قضت المحكمة بأن هذه الخسارة لا يشملها التأمين البحري، لأنها خسارة جزئية، كما أن التصادم لم يكن السبب القريب الذي أدى إلى وقوع تلك الخسارة بل إن السبب القريب هو طبيعة الشيء موضوع التأمين والطريقة التي اتبعت في نقلها من السفينة واليها .

وفيما يأتي بعض الحالات التي تبين متى تكون المطالبة صحيحة من قبل المؤمن :

- إذا كان السبب الوحيد لوقوع الخسارة هو الخطر المؤمن منه دون تدخل خطر آخر مستثنى، وهنا تكون المطالبة صحيحة.
- إذا كان الخطر المؤمن منه معاصراً لخطر آخر غير مستثنى فتكون المطالبة صحيحة أيضاً ، أما إذا كان الخطر المعاصر مستثنى وأمكن تقسيم الخسائر حسب المسببات فالمطالبة صحيحة، أما إذا لم يكن بالإمكان الفصل بينهما فتكون المطالبة غير صحيحة .

[١] مكناس،جمال الدين،التأمين، منشورات جامعة دمشق،ط1،2000،ص24

- إذا كان الخطر المؤمن منه قد بدأ سلسلة حوادث من دون تدخل خطر مستثنى فتكون المطالبة صحيحة، أما إذا كان هناك خطر مستثنى في سلسلة الحوادث فتكون المطالبة غير صحيحة[١].

٢- أشكال عقود التأمين البحري :

نتيجة التطور الكبير الذي شهدته صناعة النقل البحري سواء من حيث حجم السفن وأشكالها وأنواعها وحمولاتها، وسواء من حيث تنوع البضائع وزيادة كمياتها، فإنّ صناعة التأمين البحري تطورت لتواكب هذا النمو السريع حتى غدت وثيقة التأمين البحري من أهم الوثائق التي تطلبها البنوك عند فتح الاعتمادات التجارية.تبعاً لذلك تنوعت أشكال عقود التأمين البحري وتعددت نتيجة" لتعدد المعايير المتبعة في تصنيف هذه العقود. ويعد المعيار الذي يعتمد الشيء موضوع التأمين من أهم المعايير وأكثرها انتشاراً في عالم التأمين البحري،ووفقاً لهذا المعيار تقسم عقود التأمين البحري إلى عقود تامين السفينة وعقود تأمين البضاعة وعقود تأمين النولون (أجرة النقل البحري).

أما المعيار الثاني فيعتمد مدة التأمين، حيثتقسم العقود وفقاً لهذا المعيار إلى وثيقة تأمين لرحلة معينة، ووثيقة تأمين لمدة معينة. والمعيار الثالث الذي ستتم دراسته في هذا المبحث هو معيار نوع الخسائر التي تغطيها الوثيقة، حيث تقسم الوثائق إلى وثائق تغطي الخسائر الكلية، ووثائق تغطي جميع الخسائر ماعدا الخسارةالخاصة، ووثائق ضد جميع الأخطار.

- المعايير المعتمدة في تصنيف عقود التأمين البحري:

٢-١-تقسم أولاً هذه المعايير بحسب الشيء موضوع التأمين :وتقسم العقود وفقاً لهذا المعيار إلى :

٢-١-١- عقود التأمين على الوحدات البحرية :

وهي العقود الخاصة بتغطية الأخطار التي تلحق بالوحدات البحرية العاملة في الأسطول البحري بما في ذلك المعدات والآلات التي تحتوي عليها ويندرج تحت هذا النوع عدة أنواع وتقسيمات تبعاً لتطور صناعة السفن البحرية بمختلف أحجامها وأشكالها ومراحل إنشائها، منها على سبيل المثال عقود التأمين على سفينة في مرحلة الإنشاء وعقود التأمين على السفينة في الميناء .

٢-١-٢تأمين أجرة النقل (النولون):

يقصد بالنولون المبلغ الذي يدفع لصاحب السفينة مقابل قيامه بنقل البضائع عبر البحر، فإذا فقدت البضائع نتيجة لخطر من الأخطار البحرية سيفقد النولون أوجزء منه، والشخص صاحب المصلحة في هذا هو الذي له مصلحة تأمينية في التأمين عليه، فإذا كان النولون يدفع مقدماً فإن قيمته

---

[١] عبد الله ،أمين- التأمين في سورية بين النظرية والتطبيق،الجمعية التعاونية للطباعة،دمشق، ٢٠٠٠، ص٤٦

ستدمج في القيمة التأمينية للبضائع ويكون مؤمناً معها، أما إذا كان يسدد عند وصول البضائع إلى المشتري ففي هذه الحالة تكون المصلحة التأمينية لصاحب السفينة .

٢-١-٣- عقود التأمين على البضائع :

وتتعلق بتغطية الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بحواً وتقسم إلى :

- وثائق التأمين المحددة: ويتميز هذا النوع من الوثائق بتحديد قاطع لكل نوع من البضاعة المغطاة وتحديد ميناء الشحن وميناء التفريغ وتحديد نوع واسم السفينة الناقلة.
- وثائق التأمين باشتراك: في هذا النوع من التأمين يوجد صورتان:

- وثيقة التأمين باشتراك المقفلة :

وتتميز هذه الوثيقة بقيام المؤمن له بتحديد مبلغ تأمين الوثيقة مقدماً على أن يقوم المؤمن بحساب قيمة القسط المقابل لمبلغ التأمين السابق ودفعه عند إصدار الوثيقة ،بينما يقوم المؤمن له بإخطار المؤمن ببيانات عن كل شحنة من حيث النوع وقيمة مبلغ التأمين الخاص بها،في حين يقوم المؤمن باقتطاع المبلغ المحدد من قيمة تأمين الوثيقة، وهكذا حتى يستهلك مبلغ التأمين بالكامل حيث ينتهي مفعولها. وبعد تجميع قيم الأقساط يدفع المؤمن أو المؤمن له الفرق عند وجوده .

- وثيقة التأمين باشتراك المفتوحة :

في هذه الوثيقة لا يتم تحديد مبلغ تأمين الوثيقة مقدماً بل يتم الاتفاق على أنواع الشحنات التي تدخل في نطاق هذهالتغطية والنظام الجغرافي لها ولا يتم دفع القسط عن الوثيقة مقدماً عند التعاقد ولكن يحسب ويدفع القسط عن كل شحنة على حده داخل نطاق التغطية، وهنا يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بكل شحنة داخل النطاق الجغرافي المحدد ويلتزم المؤمن بالتغطية على كافة الشحنات كافة حتى لو حدثت الخسارة قبل إخطاره بأمر الشحنة .

٢-٢- وثائق التأمين بحسب مدة التأمين :

تقسم الوثائق وفقاً لهذا المعيار إلى وثائق تامين لرحلة معينة، ووثائق تأمين لمدة معينة. ويستخدم كل نوع حسب ظروف عملية النقل، فإذا كانت الرحلة غير متكررة، فإنه من الأفضل إصدار وثيقة الرحلة الواحدة،أما إذا كان النقل البحري للمؤمن متكرراً فمن الأفضل إصدار وثائق تأمين لمدة معينة .

٢-٢-١ وثائق تأمين لرحلة معينة :

يوجد هذا النوع من الوثائق في كلٍّ من تأمين السفن وتأمين البضائع، ففي هذا النوع من الوثائق يضمن المؤمن نتائج الأخطار طوال مدة الرحلة المعينة حيثتحدد صراحةً في الوثيقة بحيث يبدأ

التأمين مع بداية الرحلة وينتهي بانتهائها دون تحديد المدة. وبالنسبة لوثائق تأمين الرحلة على السفن يبقى التأمين على السفينة خلال الرحلة ولاينتهي سريانه إلا بعد رسو السفينة في ميناء الوصول لمدة 24ساعةأمـّـا فيما يخص التأمين على البضائع فإن الوثيقة تغطي الأخطار التي تتعرض لها البضاعة في أثناء الرحلة، ولا ينتهي مفعول الوثيقة إلا بعد إتمام تفريغ البضاعة على رصيف الوصول. ولكن قد يحدث أن يضاف شرط من المخازن إلى المخازن، ففي هذه الحالة تضاف الأخطار التي تتعرض لها البضاعة حتى وصولها إلى مخازن المرسل إليه أو بعد انتهاء تفريغها في السفينة لمدة 15 يوماً أو 30 يوماً إذا كانت مخازن المرسل إليه خارج منطقة الميناء (أي الأجلين يحدث أولاً)، ويبقى التأمين قائماً حتى لو غيرت السفينة وجهتها أو تفريغ البضاعة في ميناء غير الميناء المتفق عليه أو نقل البضاعة إلى سفينة أخرى لأسباب غير إرادية نتيجة وقوع خطر مؤمن عليه.

٢-٢-٢- وثائق التأمين لمدة معينة :

بمقتضى هذا التأمين يضمن المؤمن الأخطار التي تقع للشيء موضوع التأمين خلال مدة معينة وعادة لاتزيد عن 12شهراً ، ويتناسب هذا النوع من الوثائق على تأمين السفن أكثر مما يتناسب على تأمين البضائع،وأهم الاشتراطات التي يتضمنها هذا النوع هو شرط الامتداد، فالأصل أن ينتهي مفعول الوثيقة بانتهاء المدة المحددة فيها لكن قد تنتهي مدة الوثيقة والسفينة في عرض البحر، وقد تتعرض السفينة لخطر ما حيث من الصعب إعادة تجديد التأمين، لكن بمقتضى شرط الامتداد يمتد مفعول وثيقة التأمين القائمة لمدة تكفي لوصول السفينة إلى ميناء الوصول، في هذه الحالة على المؤمن له إخطار المؤمن فور انتهاء مدة الوثيقة الأصلية، ويدفع مقابل امتداد مفعول الوثيقة قسط إضافي بشرط القسط في الوثيقة الأصلية نفسها يتناسب مع مدة الامتداد .

٢-٣- التقسيم بحسب نوع الخسائر البحرية (العوارية) التي تغطيها الوثيقة :

تتنوع وثائق التأمينوفقاً لهذا المعيار إلى عدة أنواعتبعاً لتنوع الخسائر التي تلحق بالشيء موضوع التأمين.

٢-٣-١- وثائق تغطي الخسارة الكلية فقط :

وبمقتضى هذا النوع من الوثائق يضمن المؤمن نتائج الأخطار التي تقع للشيء موضوع التأمين إذا كانت الخسائر عامة (مثل غرق السفينة أو البضاعة أو تلفها بالكامل).

٢-٣-٢- وثائق تغطي جميع الخسائر ماعدا الخسارة الخاصة :

هذه الوثيقة تغطي الخسائر الكلية والجزئية العامة لكن لاتغطي الخسارة الجزئية الخاصة إلا إذا كانت نتيجة حادث مثل جنوح السفينة أو غرقها أو تصادمها، ويشيع استخدام هذا النوع من الوثائق في التأمين على السلع التي تنقل بكميات ضخمة عبر البحار كالقمح والحبوب والقطن...الخ. ووفقاً لاشتراطات خاصة .

٢-٣-٣- وثائق التأمين ضد جميع الأخطار (ALL Risks):

إن شرط جميع الأخطار في مثل هذه الوثائق لا يعني شمول التغطية للخسائركافّةً، مهما كان سببها، ولكنها تستثني الخسائر المؤكدة حدوثها أو الخسارة التي يكون سببها عيب ذاتي بالبضاعة أو التي تنشأ بسبب الاهتلاك الطبيعي، كما أن الوثيقة هنا لا تشمل تغطية الخسارة التي تحدث بسبب البلل أو استعمال المخاطف أو رش العنابر إلا بإضافة شرط خاص للوثيقة.[١]

---

[١] –عبد ربه،ابراهيم–مبادىء التأمين الاجتماعي والتجاري،مرجع سابق، ص٤٦٤.

المبحث الثاني

الخطر البحري

الخطر هو المحور الأساسي في التأمين، فالتأمين يفترض دائماً خطراً معيناً يسعى الراغب في التأمين إلى تحصين نفسه من آثاره المالية، وهذا ما يجعل التأمين متوقفاً على وجود الخطر والتعويض متوقفاً على حدوث الخسارة .

إن الخطر بالمعنى التأميني يؤخذ بمفهومه الاقتصادي وليس بمفهومه العام الذي يتميز بوجود الأخطار المعنوية ذات الطابع النفسي، أما الخطر بالمفهوم التأميني فهو دائماً ذو أثر مالي. وهناك صفات يجب أن تتوافر في الخطر بشكل عام حتى يمكن اعتباره مضموناً بوثيقة التأمين، حيث يجب أن يكون الخطر محتمل الحدوث وليس مؤكداً، و أن يكون حدثاً مستقبلياً ، وأن يحدث الخطر بالصدفة وليس متعمداً من قبل من ترتبط مصالحه بوقوعه.

في هذا الإطار تتصف دراسة الخطر البحري بخصوصية وأهمية كبيرة عند دراسة التأمين البحري،فالأخطار البحرية ازدادت بشكل كبير وتنوعت تبعاً لتنوع البضائع واختلاف طرق تعبئتها وتصنيفها وشحنها،وأيضاً انتشار السفن العملاقة ذات السرعات العالية التي تتنوع حمولاتها من نفط إلى أسلحة ومواد تكنولوجية وتقنية لم تكن معروفة في السابق.

بناءً على ماسبق سنتناول تحديد مفهوم الخطر البحري وشروطه، وأنواع الأخطار البحرية التي تدخل في نطاق التغطية التأمينية وتلك الأخطار التي تخرج عن نطاقها.

١ – مفهوم الخطر البحري وشروطه :

الأخطار البحرية هي مجموعة الأخطار التي تحدث لأطراف الإرسالية البحرية في أثناء عملية النقل البحري بسبب البحر أو بسبب ظواهر عادية أخرى تحدث على سطح البحر، أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية، بمعنى آخرإ" الأخطار البحرية هي التي تتعرض لها السفينة نفسها أو ملحقاتها من عدة وآلات وتجهيزات ومؤن، وكذلك الأخطار التي تتعرض لها البضاعة المشحونة على مثل هذه السفن خلال عملية النقل البحري. و يجوز أن يمتد التأمين إلى الأخطار البرية التي تحدث على البر،فمثلاً عند التأمين على السفينة يجوز أن يمتد التأمين إلى مدة محددة قبل إبحار السفينة من ميناء القيام أو بعد رسوها في ميناء الوصول أو في أثناء بناء السفينة، كذلك عند التأمين على البضائع تأميناً بحرياً يجوز الاتفاق على أن تضمن شركة التأمين الأخطار التي تلحق بمثل هذه البضاعة قبل

إجراء عملية شحنها أو بعد إجراء تفريغها في ميناء الوصول وكذلك الأخطار في حالة شرط من المخازن إلى المخازن[١] .

مما تقدم يتضح أن الخطر حتى يمكن اعتباره بحرياً وموجباً للتأمين البحري يجب أن يتضمن ثلاثة أركان:

١-١-**الركن الأول** :أن يتعلق الخطر بأحد أطراف الإرسالية البحرية، وتتحدد أطراف الرسالة البحرية في ثلاثة هي :

- السفينة وملحقاتها: ويقصد به السفن والقوارب والأجسام العائمة أو المثبتة التي تساعد في عمليات الشحن والتفريغ والرسو وسحب السفن ويعدّ وعاء النقل البحري أكثر الأطراف الثلاثة تكلفة. ومن أمثلة الأخطار البحرية المعرض لها وعاء النقل البحري :التصادم -الفقد -الحريق – السرقة .
- الشحنة: المقصود بالشحنة البضائع والأصول والممتلكات المختلفة المنقولة على أو داخل وعاء النقل البحري بالإضافة إلى المسافرين على ظهر أو داخل السفينة باستثناء طاقم تشغيلها والأجهزة الخاصة بالسفينة واستعمالاتها. ومن أمثلة الأخطار المعرضة لها الشحنة: الغرق - الفقد -الكسر -التلف -الحريق -الرقة -الاستيلاء -التأخير في الوصول.
- أجرة النقل البحري (النولون): ويقصد به أجرة الشحن التي يحصل عليها الناقل من الشاحن نظير عملية نقل الشحنة من مكان إلى أخر، ويدخل في حكم النولون المبالغ المتوقع الحصول عليهاكافةً مثل العمولات والأرباح أو الفوائد،وأيضاً القروض والمصروفات المدفوعة مقدماً في سبيل إتمام عمليات بحرية معينة وأي مبالغ تكون معرضة للفقد أو الضياع في حالة تعرض السفينة أو الشحنة للأخطار البحرية. ومن أمثلة الأخطار البحرية المعرض لها النولون وما في حكمه حالة فقد هذه الإيرادات أو النفقات نتيجة عدم إتمام الرحلة بسبب وقوع أحد أو بعض الأخطار البحرية السابق ذكرها .

١-٢- **الركن الثاني** :أن يتحقق الخطر على سطح البحر

يهدف هذا الركن إلى تحديد مكان ووقت تحقق الخطر البحري حيث يشترط تحققه على سطح البحر فقط دون الأرض أو الجو أو في أثناء انتظار السفينة في الميناء أو المرسى قبل بدء الرحلة أو بعد انتهائها للشحن أو التفريغ أو التزود بالوقود أو الصيانة أو الإصلاح أو في أثناء الرحلة البحرية. وتدخل بعض العمليات التي تحدث على سطح الأرض والتي هي ضرورية لبدء الرحلة وانتهائها ضمن

---

[١] – خلوصي، مدحت. تأمين النقل، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،مصر ،2004، ص134

نطاق الحماية التأمينية ومثال ذلك: أخطار نقل البضائع عن طريق الأليات من على الأرصفة ثم نقلها للمخازن والأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء.

١-٣- الركن الثالث :أن يتحقق الخطر بسبب البحر أو الظواهر العادية الأخرى، ويعتبر من الظواهر البحرية التصادم أو الغرق ....كما يعتبر من الظواهر العادية الأخرى الحريق –السرقة – الاستيلاء بآمر السلطات – القرصنة (ويقصد بالظواهر العادية الأخرى هي تلك الظواهر التي يمكن أن تحدث في أي مكان خارج البحر ولكنها مرتبطة بالرحلة البحرية .

٢- أنواع الأخطار البحرية :

إن الأخطار التي تتعرض لها التجارة الخارجيةالمنقولة بحراً تقسم إلى أخطار تدخل في نطاق تغطية وثائق التأمين وأخطار أخرى لا تدخل في نطاق التغطية، حيث تخضع عملية التصنيف هذه في المعتاد لعدد من القواعد والمناهج بحيث يكون التقسيم واضحاً لتلافي عملية التداخل في تحديد الأخطار التي تدخل في نطاق التأمين البحري وتلك الأخطار التي لا تخضع له. ونحن نتفق مع هذا الرأي، وعليه يمكن تقسيم الأخطار على الوجه الآتي :

٢-١- الأخطار التي تواجه التجارة الخارجية المنقولة بحراً وتخضع لنطاق التأمين البحري:

هذه المجموعة من الأخطار تقسم بدورها إلى :

٢-١-١- مجموعة الأخطار البحرية العادية:

و هي تلك الأخطار التي تحدث بسبب الغرق أو الجنوح والتصادم والظروف الجوية السيئة والتأثر بمياه البحر وأخطار البحر (باتفاق خاص)، وأخطار الحريق وأخطار الأعداء والقرصنة واللصوصية التي تكون فيها السرقة والاستيلاء على البضاعة قد تم باستعمال العنف- (السر قة العادية يغطيها تأمين إضافي)- وكذلك الأخطار المتعلقة برمي البضاعة في البحر إذا استدعى الأمر ذلك لإنقاذ السفينة والبضائع الأخرى المنقولة عليها والأخطار الناتجة عن القرصنة المنتظمة، حيث يكون لدى المهاجمين أوامر بالاستيلاء على السفن التابعة لدولة معينة وأخيراً الأخطار الناتجة عن خيانة القبطان أو الملاحين العاملين عليها .

2-1-2- مجموعة الأخطار الدخيلة والتي يجوز إدخالها ضمن نطاق التأمين البحري :

رغم أنها غير مرتبطة بعملية النقل البحري، وذلك ضمن إطار اتفاق خاص بين شركات التأمين البحري والمصدرين والمستوردين وهيتشتمل على الأخطار التي تتعرض لها البضاعة المنقولة بحراً بسبب السرقة أو الاختلاس وعدم تسليم البضاعة أو تلوثها بالزيوت والشحوم والتمزق والكسر نتيجة

استعمال الخطاف أو تأثر البضاعة بمياه المطر أو تبللها بالمياه العذبة من دون خطر ملاحي أو تأثر البضاعة نتيجة المحاورة والاحتكاك أو تهشم البضاعة أوسيلانها[١] .

٢-٢- مجموعة الأخطار التي تتعرض لها البضائع المنقولة بحراً والتي لا تدخل في نطاق التأمين البحري ولا تغطيها عقود التأمين البحري : وتصنف في ستة زمر رئيسية :

٢-٢-١- أعمال المضمون ومستخدميه ووكلائه وأخطائهم : هذه الأخطاء يمكن أن تشمل كل من نقص العناية بالبضاعة حين الشحن أو في أثناء النقل ومخالفة الأنظمة المطبقة على دخول البضائع أو خروجها ومخالفة قواعد التجارة والتهرب من دفع الرسوم الجمركية. ويدخل في هذا الاستثناء تجارة المخدرات والتي منعتها الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية. هذه البضائع لا يمكن التأمين عليها إلا بشروط خاصة يطلق عليها شرط المخدرات الخطرة التي يترتب على المضمون أن يثبت أن البضاعة مصرح بها وأن الطريقة التي اتبعت في نقلها كانت طبيعية وعادية .

٢-٢-٢- العيب الذاتي قد يكون هذا العيب ظاهراً كسوء التغليف الذي نتيجته إهمال جسيم من قبل المضمون، وقد يكون العيب خفياً كالعيب الذاتي الخفي الذي يتعلق بالحالة غير الطبيعية لبعض البضائع كنضج الفاكهة مثل الموز.

٢-٢-٣- الأخطار المتعلقة بطبيعة البضاعة : ويكون ذلك بالنسبة للبضائع التي تتمتع بقابلية خاصة للتعرض لبعض المخاطر رغم الاحتياطات التي تتخذ لدرء هذه المخاطر وتفاديها، فالأضرار الداخلة في هذه الزمرة مستثناة من الضمان لأنها تعتبر من المخاطر العادية المتوقعة والمستقلة عن عمليات النقل ومن هذه الأخطار :

- السيلان العادي : وتحدد نسبة السيلان العادي في سويسرا بـ 3% بالنسبة للسوائل المعبأة في الأوعية المعدنية و 5%بالنسبة للسوائل المعبأة في أوعية أخرى .
- النقص العادي في الكمية الذي قد تتعرض له البضائع المشحونة ضمن أكياس (سكر-رز).
- النقص العادي في الوزن بسبب جفاف البضاعة أو نقصان الرطوبة كالبن.
- الالتهاب العفوي وهو يتعلق ببضائع يمكن أن تحترق من تلقاء ذاتها كالفحم الحجري.

٢-٢-٤- الأخطار المتعلقة بالنقل: تتعلق هذه الأخطار ببعض الاستثناءات المرتبطة بعملية النقل التي بإمكان الشاحن تفادي مخاطرها فيما إذا هيأ تغليف البضاعة المضمونة .هذه الأخطار تتصل بالرطوبة وبعض الظواهر الجوية كالحرارة والقوارض والحشرات.

---

[١] – حاتم، سامي. التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية القاهرة، ط1،1988، ص162

٢-٢-٥- المخاطر الخاصة : مثل تعرض الصفائح المعدنية لخطر الصدأ أو البن لخطر تغير نكهته والخشب لخطر التشقق، هذه الأخطار يمكن شمولها بالتأمين باتفاق خاص وببدل مقابل.

٢-٢-٦- **المخاطر السياسية** : كمخاطر الحرب وآثارها وتوابعها من توقيف وحجز ومصادرة والحصار والسلب والنهب والقرصنة والاضطرابات الشعبية. كل هذه الزمر مستثناة من التأمين إلا أنه يمكن التأمين عليها باتفاق خاص ومقابل بدل إضافي[١] .

بناءً على ما سبق يمكن القول وكمبدأ عام إن الأخطار المحتملة الوقوع يشملها التأمين البحري أما الأخطار المؤكدة الحدوث فلا يشملها التأمين البحري.

ونظراً لانتشار ظاهرة القرصنة البحرية في الوقت الراهن،خاصةً أمام سواحل الصومال وتأثيراتها الخطيرة على التجارة البحرية الدولية بشكل عام وعلى التجارة البحرية العربية بشكل خاص، وارتفاع قسط التأمين نتيجةً لذلك، فإننا سنلقي الضوء على بعض جوانب هذه الظاهرة وانعكاسها على التأمين البحري.

- السطو البحري (القرصنة):

تعود حالات الاعتداء على السفن أو الاستيلاء عليها إلى عصور غابرة فقد كانت معروفة في زمن الإغريق القدماء،وقد مارسو ها الطامعون بالذهب والغزو على سواحل اسكندنافيا والنورمانديين على سواحل المدن الأسبانية، وفي العصور الوسطى ساعد عدم وجود سلطات مركزية في أوروبا على استفحال خطر القرصنة. أما في البحر المتوسط فقد مارسها بحارة شمال إفريقيا على سفن الإمداد في الحملات الصليبية على الشرق ثم قويت شوكتهم حتى وصلوا جنوب إيطاليا وجزيرة كريت. وكانت القرصنةتعدّ حقاً قانونياً ومشروعاً في قوانين النزاعات المسلحة الدولية إلاأنّها اليوم تمتلك معنى تاريخياً فقط، لأنها أصبحت ممنوعة بحكم اتفاقية باريس المبرمة خلال مؤتمر باريس سنة 1856. وتعرّف القرصنة البحرية طبقاً لمعاهدة الأمم المتحدة في قانون البحار لعام 1982 على أنها: أي عمل إجرامي ينطوي على العنف والاحتجاز أو التجريد ويتم بدوافع شخصية سواء قام بفعل البحارة أو المسافرين على ظهر السفينة خاصة أو ضد السفينة أخرى أو الممتلكات الموجودة على ظهر السفينة.

إنّ أعمال السطو البحري " القرصنة " لاتعدّ جريمة سياسية أو عسكرية بلتعدّ جريمة دولية عادية وهي لا تصنف ضمن الجرائم الإرهابية، ولكن يمكن أن تتحول إلى جريمة إرهابية عندما يتعاون القراصنة مع المنظمات الإرهابية ومنظمات تجارة المخدرات.

٣-١- موقف القانون الدولي من ظاهرة القرصنة:

---

[١] - الياس، عبد الخالق بعض قضايا النقل البحري، دار الكلمة للنشر والتوزيع، ط١، دمشق،2001،ص199.

يتناول القانون الدولي ظاهرة القرصنة والسطو البحري من خلال اتفاقية الأمم المتحدة حول البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة. وعرفت المادة " 103 " من الاتفاقية سفينة القرصان بأنها كل سفينة يسيطر عليها الأشخاص سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أي عمل من أعمال العنف أو التجريد أو الاحتجاز، أو كانت السفينة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل.و أجازت المادة " 105 " من الاتفاقية لكل دولة في أعلي البحار – خارج ولاية أي دولة – أن تقوم بضبط سفينة القراصنة والقبض على من فيها من الأشخاص وضبط الممتلكات، وأعطت المادة المذكورة الحق لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، وبما أن حرية المرور في اعالي البحار حق لكل الدول، يجب عند ممارسة أية دولة حق الضبط أو القبض أنتر اعي هذه القاعدة،و عليه فإن الدولة التي تقوم بعملية الضبط بشبهة القرصنة دون مبررات كافية تتحمل الأضرار والخسائر التي يسببها هذا الضبط تجاه الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، وهذا ما قررته المادة " 106 " من الاتفاقية، وقد وضعت هذه المادة تخوفاً من قيام أساطيلالدول الكبرى بتفتيش وا إيقاف السفن التابعة لدولة أخرى لدوافع سياسية وعسكرية بحجة مكافحة القرصنة. وتوجد إلى جانب اتفاقية 1982 اتفاقيات أخرى ليس لها صلة مباشرة بموضوع القرصنة إلاأنّها يمكن الاستفادة منها لوضع إطار قانوني ملائم لمكافحة ظاهرة القرصنة، ومنها اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية والاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وقرارات منظومة إدارة السلامة البحرية الدولية (ISM CODE) ومنظمة الملاحة الدولية (IMO).[1]

٣-٢- التأمين البحري والقرصنة البحرية:

إن وثيقة التأمين البحري الأكثر شهرة هي وثيقة اللويدز النموذجية المسماة /S.G./، وقد وضعت هذه الوثيقة في الاستعمال عام 1779 في السوق البريطانية ووردت على هيئة ملحق لقانون التأمين البحري البريطاني لعام 1906، والذي يعد اليوم أهم مرجع لقوانين التأمين في العالم، وكانت تشتمل على عدد من الأخطار البحرية والحربية. وقد كانت (القرصنة) تندرج تحت أخطار الحرب، وفي سنة 1899 اتفق مكتتبو التأمين في السوق البريطانية على إضافة نص إلى الوثيقة تلك ينسخ منها الأخطار ذات الطابع الحربي من أجل تمييزها بسعر مستقل عن السعر الذي يمنح الغطاء للأخطار البحرية، إضافة إلى أن المؤمن له قد لا يطلب هذه الأخطار الحربية أو العكس، ومن أجل ذلك

[1] جايجي، سادي، القرصنة البحرية، تقرير صادر عن معهد دراسات الشرق أوسطية (ORSQM) أنقرة تاريخ ١ / ٣ / ٢٠٠٩ . ص٧.

صدرت شروط خاصة لكلا النوعين– الأخطار الحربية والأخطار البحرية– وبقي خطر القرصنة ضمن الأخطار الحربية حتى عام 1982،حيث اعتبرته وثيقة اللويدز خطراً بحرياً وليس حربياً. ونتيجةً لذلك جرت الوثائق على استبعاد الأخطار الحربية من وثيقة التأمين نظير تخفيض قسط التأمين، كما يمكن إضافة الأخطار الحربية مقابل رفع قسط التأمين.

فيما يتعلق بشروط التأمين الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين بلندن المسماة (أ، ب،ج) الصادرة عام 1982، فإن خطر القرصنة مدرج بالشروط المسماة (أ)، وقد نصت هذه الشروط على استثناء الخسائر أو المصاريف الناجمة عن الحجز أو الاستيلاء أو القبض أو الإيقاف أو المنع (باستثناء القرصنة). وفي ما يتعلق بشروط التأمين الخاصة بأجسام السفن فإن القرصنة تعامل كأي خطر بحري عادي حيث يدرج بند لأخطار " القرصنة " مع أخطار أخرى كالحريق او الانفجار [١]

٣–٣– دراسة ظاهرة القرصنة قبالة سواحل الصومال:

شكلت ظاهرة القرصنة قبالة السواحل الصومالية تحدياً كبيراً للمجتمع الدولي وعائقاً أمام انسيابية التجارة الدولية، حيث بدأت هذه الظاهرة أواخر العام 2008وانتقلت من حالة دفاعية إلى مهنة يمارسها البحارة الصوماليون، وشكلت الظروف السياسية والحرب الأهلية في الصومال البيئة الملائمة لنشوء هذه الظاهرة، فمنذ عام 1991 لا توجد حكومة مركزية قوية فاعلة، ونتيجة لذلك تأسست أقاليم جديدة تتمتع بالحكم الذاتي، وانتشرت الفوضى السياسية والاجتماعية في أرجاء البلاد كافةً، وهذا أسهم في خلق أرضية خصبة للأعمال غير المشروعة ومنها السطو البحري.

وقد بدأت أعمال القرصنة من أجل مكافحة ظاهرة رمي النفايات السمة في الشواطئ الصومالية وحماية حقوق صيادي السمك وبسبب كون الشواطئ الصومالية غنية من حيث الموارد الطبيعية بالأخص سمك التونا جعلتها محط أنظار السفن الأجنبية في التسعينيات مما أدى إلى تسلح الصيادين الصوماليين من جهة أخرى قدّم الصيادون الصوماليون سنة /2006شكوى إلى الأمم المتحدة يدّعون فيها أن الأساطيل الأجنبية تقوم بنهب الثروات الطبيعية الموجودة في الصومال، وبالرغم من كثرة هذه الشكاوى إلا أن الأمم المتحدة لم تتخذ حيال ذلك أي إجراء، وفي نهاية الأمر قرر الصيادون الصوماليون أن يتخذوا الإجراءات اللازمة بأنفسهم لحماية سواحلهم ومصدر رزقهم.

---

١ زريقات، مراد . التأمين والقرصنة البحرية، مجلة الاقتصادية الإلكترونية ت العدد ٥٥٤٤ بتاريخ ١٥ / ١٢ / ٢٠٠٨الموقع:
17378.htmlwww.alegt.com/2008/12/15/article

ولكن مع مرور الزمن ونتيجة للأموال الطائلة التي جنوها تحولت هذه الظاهرة إلى صناعة بدعم من بعض المسؤولين في الحكومة الصومالية.[١]

٣-٤ً-تداعيات القرصنة على قطاع النقل البحري و التأمين:

تشير إحصائيات المكتب البحري الدولي(IMB) إلى تزايد عمليات القرصنة في عام 2008 بنسبة 14% ، حيث سجلت 298 عملية منها 120 عملية قبالة سواحل الصومال تم السطو من خلالها على 35 سفينة بحرية وخطف أكثر من 600 شخص عامل على السفن، وازدادت هذه العمليات في عام 2009 حيث بلغت 111 عملية خلال خمسة أشهر، وما تزال بعض السفن محتجزة إلى الآن فيما تم الإفراج عن الباقي مقابل فدية عن كل سفينة. وقد شكل اختطاف السفينة السعودية " سيروس ستار " التي تحمل مليوني برميل نفط تبلغ قيمتها 100مليون دولار تطوراً خطيراً في عمليات القرصنة التي تكلف قطاع النقل البحري الدولي من 1 . 16 مليار دولار في السنة الواحدة، وأدت إلى انعكاسات سلبية خطيرة على أصحاب السفن وأصحاب الحمولات والأشخاص المستأجرين للسفن والناقلين وشركات التأمين. وازداد قسط التأمين في قطاع النقل الدولي بنسبة 12% إلى 15% منذ مطلع العام 2009 وارتفع قسط التأمين التي تدفعه ناقلات البضائع عند عبور خليجي عدن من 500 دولار إلى 20 ألف دولار وأكثر [٢]. وتفاقمت هذه الظاهرة نتيجة عوامل كثيرة، ومن أهمها:

- تقليل عدد من الدول من شأنها ومن حجم تأثيرها الأمني، الأمر الذي دفع كثيراً من الدول إلى التعامل الفردي معها.
- رضوخ كثير من أصحاب السفن ودفعهم الفدية التي يطلبها القراصنة، وهذا ما شجع آخرين على الدخول إلى عالم القرصنة لتحقيق الأرباح السهلة منه.
- سرعة تنفيذ عملية القرصنة نتيجة نجاح القراصنة في استغلال حالة الفوضى والارتباك التي تحدث فور خطف السفن واحتجازها.
- الفوضى والانهيار الأمني وحالة عدم الاستقرار المنتشرة في الصومال.
- تجنب القراصنة التعرض للسفن التابعة للقوى الدولية التي تملك قدرات عسكرية بحرية فاعلة في المنطقة.

---

(١) جايجي، سادي . مرجع سابق . ص٥.

(٢) صحيفة الشعب أونلاين هل يصبح النقل الدولي هدفاً جديداً للإرهاب بتاريخ ٢٦ / ١١ / ٢٠٠٨.
www.arabic.people.com.cn/31663/6540998html

- عدم وجود مسوغ قانوني للتدخل ضد القراصنة باعتبار إن ما يقومون به لا يندرج في خانة الإرهاب، حيث تصنف أنشطتهم تحت بند " الجرائم البحرية " والقانون الدولي لا يسمح بالتدخل العسكري إلا وقف ظروف محددة منها التعرض المباشر لعمل عدائي.
- عدم امتلاك السفن التجارية الأسلحة اللازمة للتصدي للقراصنة.

لقد أضحت أعمال القرصنة البحرية تشكل تهديداً كبيرا للتجارة الدولية، وقد تأثرت المصالح العربية بشكل كبير بأعمال القرصنة وانعكست سلباً على التجارة البحرية العربية. فكما هو معروف يعدّ البحر الأحمر وخليج عدن الطريق الوحيد لتجارة الدول العربية المطلة عليهما كالأردن والسودان وجيبوتي، وهو طريق شديد الأهمية لتجارة كل من مصر والسعودية، ويطل كل من اليمن والصومال على المحيط الهندي، وأي ارتباك في الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن يؤثر سلباً على مصالح تلك الدول كذلك تتأثر الملاحة في قناة السويس بأعمال القرصنة، لأن قناة السويس هي المعبر الوحيد للسفن المتوجهة نحو البحر الأحمر وخليج عدن حيث يعبر ٣٠ بالمئة من النفط العالمي عبر قناة السويس وتعبر القناة سنوياً ٣٠ ألف سفينة، لذلك فإن تحول السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح سيكون له آثار كارثية على مصر لأن قناة السويس تعدّ مصدر الدخل الثالث في البلد بعد السياحة وأموال المغتربين.[١]

٣-٥- وسائل مكافحة القرصنة البحرية:

بالرغم من خطورة ظاهرة القرصنة وازدياد عملياتها يوماً بعد آخر، إلا أنه يمكن القضاء على هذه الظاهرة أو التقليل منها من خلال تعاون دولي في هذا المجال، ولكن يبدو أن بعض الدول لا تتمتع بالإرادة الحقيقية للمساهمة في مكافحة هذه الظاهرة، بل استخدمتها كورقة ضغط على حكومات الدول العربية التي تأثرت مصالحها البحرية بأعمال القرصنة. ويمكننا تقديم بعض المقترحات التي تسهم في مكافحة ظاهرة القرصنة:

- تكوين قوة بحرية دولية للتصدي لأعمال القرصنة والسطو البحري.
- استخدام أجهزة الإنذار المبكر والتتبع عبر الأقمار الصناعية لتحديد مواقع السفن في أعالي البحار.
- دعم الاستقرار السياسي في الصومال ودعم الجيش الصومالي للمساهمة في التصدي للقراصنة.
- تزويد السفن التجارية بالأسلحة المناسبة لحماية نفسها.

---

[١] مجلة الصياد، تحقيق حول القرصنة البحرية العدد ٩٢٣، تاريخ ١١ / ٦ / ٢٠٠٩
www.al-sayad.com/article.php?article/d

المبحث الثالث

الخسائر البحرية

رأينا في المبحث الثاني الأخطار البحرية التي يتعرض لها الشيء موضوع التأمينوا ٍن تحقق تلك يستتبع وقوع خسائر، وتتدرج هذه الخسائر من خسارة جزئية تصيب جزءاً من الشيء موضوع التأمين الى خسارة تؤدي الى تلف كامل أو هلاك كلي للشيء.

طبقاً لذلك تقسم الخسائر البحرية الى نوعين أساسيين :

- الخسارة الكلية
- الخسارة الجزئية

١ –الخسارة الكلية :وتقسم إلى خسارة كلية حقيقيةوخسارة كلية تقديرية

١ – ١ – الخسارة الكلية الفعلية (الحقيقية):

ويقصد بها الهلاك أو الفناء المادي للشيء موضوع التأمين أو إصابته بضرر يجعله يختلف تماماً عن صفته الأصلية ومن أمثلة هذا النوع:

- غرق السفينة أو هلاكها هلاكاً تاماً بسبب الحريق أو الغرق.
- هلاك البضاعة هلاكاً تاماً بسبب الحريق أو الغرق.
- فساد الشيء المؤمن عليه فساداً كاملاً بسبب تسرب الماء إليه أو تحوله إلى نوعية أخرى مثل السكر والاسمنت والدخان والاطعمة.
- وقوع البضائع المؤمن عليها في خطر الاستيلاء والحجز في أيدي العدو.
- إذا حرم المؤمن له من الشيء موضوع التأمينحرماناً نهائياً حتى لو لم يتلف هذا الشيء مثل الذهب الغارق في سفينة غارقة.

١ – ٢ – الخسارة الكلية التقديرية (الاعتبارية):

وهي خسارة كلية لاتحدث بسبب الهلاك أو الفناء المادي للشيء موضوع التأمين لكن المؤمن له يعدهاّ خسارة كلية من الناحية التجارية التقديرية، ومن أمثلة هذا النوع من الخسارة الآتي:

- ترك السفينة بسبب زيادة مصاريف الإنقاذ أو الإصلاح عن قيمة الشيء المؤمن عليه.
- التخلي عن الشيء موضوع التأمين لصعوبة الوصول إليه مثال :سفينة ارتطمت بمنطقة صخرية يصعب الوصول إليها رغم أن البضاعة سليمة إلا أن تكاليف الوصول عليها تفوق قيمتها عند الاسترداد.

- بضائع أصيبت بتلف في أثناء الرحلة البحرية، ولكن تكاليف إصلاح التلف ومصاريف إرسال البضائع إلى المقصد تفوق قيمة البضائع في المقصد .
- سفينة أو بضائع استولى عليها الأعداء، وهناك احتمال أن يطلق سراحها، ولكن الاحتمال الأكبر والأرجح أن تؤخذ غنيمة لذا يحق للمؤمن له التخلي عنها والمطالبة بتعويض عن خسارة كلية تقديرية.

بناءً على ما سبق وفي كل الحالات التي ورد ذكرها أعلاه توجد خسارة كلية بالرغم من عدم الهلاك الفعلي للشيء موضوع التأمين، بحيثنإ ّ صاحب البضائع حتى لو لم يكن مؤمناً عليها فإنه يجد أن من مصلحته التخلي عنها حتى لا تزداد خسارته، وعلى هذا الأساس يجب أن يتصرف المؤمن له أي أن يتخلى عن الشيء موضوع التأمين ثم يطالب بتعويض الخسارة الكلية.

٢- الخسارة الجزئية :

أي خسارة بحرية تخرج عن الإطار السابق فإنها تعّد خسارة جزئية، وهي نوعان:

٢-١- الخسارة الجزئية العامة (العوارية العامة):

وهي الخسارة التي يكون سببها أو تنشأ مباشرة عقب إجراء يقوم به ربان السفينة بقصد السلامة العامة، وتشمل أي تضحية بذلك، أو أي مصاريف أنفقت لهذا الغرض، ولها أشكال كثيرة:

٢-١-١- التضحية بالشحنة(البضاعة):

ويقصد هنا إلقاء جزء من البضاعة المشحونة على السفينة بقصد إنقاذ بقية الشحنات، ولا يمكن أن يلجأ الربان إلى مثل هذا الإجراء إلا إذا كانت هناك كارثة بحرية تهدد السفينة وما عليها من شحنات، وحق الرمي والإلقاء من اختصاص الربان .

والتضحية بالشحنة لها حالات عديدة :

- رمي البضاعة المشحونة على ظهر السفينة: لا يدخل رمي البضاعة المشحونة على ظهر السفينة أصلا في اعتبارات الخسارة العامة إلا إذا جرى الاتفاق بين الشاحن والناقل على مثل هذا النقل أو جرى العرف بخلاف ذلك. والسببنأ ّ ظهر السفينة لا يعد المكان الصالح للشحن، فإذا وافق الشاحن على تحميل البضاعة على ظهر السفينة فانه يعّد عالماً بأن السفينة قد حملت طاقتها و لا مكان في عنابرها لأية بضاعة أخرى .
- حالة الرمي بسبب طبيعة الشحنة : إذا كانت طبيعة الشحنة خطرة واستلزم رميها من على السفينة، وهنا ليس لصاحب هذه البضاعة الحق في طلب اشتراك الآخرين في تحمل نصيبهم

من الخسارة التي لحقت به بسبب الرمي إذا كان يعلم بخطورة البضاعة عند الشحن...وهنا تعدّ الخسارة خاصة .

- الخسائر التي تدخل في حكم الرمي ضمناً : وتشمل الخسائر التي لابد من وقوعها ليتم رمي البضاعة التي قرر الربان رميها وتعدّ خسارة عامة إذاعدّ الرمي نفسه خسارة عامة مثال : الخسارة التي تحصل لبضاعة ذات قيمة في أثناء محاولة البحارة الوصول إلى البضاعة التي قرر الربان رميها ولو أقل قيمة، وذلك لإنقاذ السفينة وما عليها .
- الخسائر الناتجة عن إطفاء الحريق: إن التلف الناتج عن المياه المستخدمة في إطفاء الحريق يعتبر خسارة عامة، أما خسائر الفقد والتلف التي تلحق بالبضاعة من جراء الدخان والحرارة فإنها لا تدخل في اعتبارات الخسارة العامة.
- حالة استعمال البضاعة وصناديقها كوقود هنا يستخدم الربان بعض البضاعة كوقود للسفينة من أجل استكمال الرحلة البحرية. وهنا يجب إثباتأنّ كمية الوقود التي في السفينة عند إبحارها من آخر ميناء كانت كافية لإتمام الرحلة البحرية لولا وجود سبب خارج عن إرادة الربان أدى إلى ذلك .
- حالات أخرى للخسارة العامة وتتعلق بالشحنة:

أ -التلف الذي ينشأ عن تفريغ البضاعة بقصد السلامة العامة لأطراف الإرسالية البحرية، ويحدث مثل ذلك إذا شحطت السفينة أو جنحت السفينة واستلزم تعويمها تفريغ حمولتها، ومن ثم إعادة شحنها بعد التفريغ.

ب -التلف الذي يلحق البضاعة نتيجة لكسر أي جزء من أجزاء السفينة بقصد السلامة العامة لأطراف الإرسالية البحرية.

ج -التضحية بجزء من البضاعة بإعطائه كأتعاب إنقاذ السفينة بقصد السلامة العامة .

د - بيع البضاعة في ميناء لجأت السفينة لتقديم المال المطلوب لمقابلة التزامات السفينة في الميناء المذكور حتى تتمكن السفينة من مواصلة رحلتها .

-٢-١-٢- التضحية بأجزاء من السفينة:

وتشمل التضحية هنا أجزاء من السفينة في سبيل إتمام الرحلة البحرية ومن أمثلة هذه التضحية

- حالة تشحيط السفينة اختيارياً بقصد السلامة العامة، وينتج عن ذلك تلف وفقد يدخلان في اعتبار الخسارة العامة، وكذلك التلف والفقدان الذي ينشأ عن تعويم السفينة بما في ذلك المصروفات التي تنفق لتعويم السفينة المشحوطة أو الجانحة .

- حالة استعمال أجزاء من السفينة كوقود، مثل الصواري والعوارض الخشبية، وذلك بقصد تسيير السفينة في ظروف استثنائية لتفادي وقو ع خطر يهدد السلامة العامة لأطراف الإرسالية البحرية، ويشترط ألا يكون هناك أصلا نقص في مؤونة السفينة من الوقود عند الإبحار.

٢-١-٣- المصروفات الاستثنائية:

وهي المصروفات التي تنفق استثنائياً وفي ظروف غير عادية في سبيل السلامة العامة لإطراف الإرسالية البحرية،و هذه المصروفات هي :

- المصروفات التي تنفق لإنقاذ السفينة بعد حادث بحري جسيم مثل الغرق -الجنوح -الحريق - أو التصادم بشرط أن يتم الإنقاذ من خطر الضياع الكلي المحتم .
- المصروفات التي تنفق لتوجيه السفينة إلى أقرب ميناء لإصلاحها بعد وقوع حادث بحري أو للابتعاد عن خطر يهدد السفينة والشحنة التي عليها .
- المصروفات أو الخسائر التي تنشا عن بيع جزء من الشحنة للحصول على الأموال المطلوبة للسلطات في الميناء الذي لجأت إليه السفينة بقصد الإصلاح أو الأموال اللازمة للمنقذين[1].

وتعدّ مكافأة الإنقاذ من المصروفات التي تدخل في اعتبار الخسارة العامة، وهذا ما نصت عليه قواعد /يورك -انتورب /لعام 1974في المادة السادسة وتضمنها قانون التجارة البحرية السوري في المادة /330/.

٢-٢-١- الخسارة الجزئية الخاصة (العوارية الخاصة):

وهي تلك الخسارة التي تنتج من وقوع خطر مؤمن ضده ويتضرر منه بعض الحالات الفردية ولا تأخذ الخسارة هنا صورة عامة وتنتج عن حادث عرضي غير متعمد ومن أمثلتها :

- تلف جزء من الدخان بسبب دخول المياه إلى العنابر.
- تلف بعض الأغذية بسبب سوء التغليف أو التصنيف أو الشحن أو التفريغ.

وفي بعض العقود تشترط شركات التأمين بلوغ الضرر التي يصيب البضاعة نسبة مئوية معينة حتى تكون الشركة مسؤولة عن التعويض.[2]

---

[1]- أمين ،عبد الله-التأمين في سورية بين النظرية والتطبيق،مرجع سابق ، ص٢٠٢

٢- خلوصي، مدحت. تأمين النقل، مرجع سابق، ص137

المبحث الرابع

تسويق التأمين البحري

يحتل التسويقمركزاًمهماً في المؤسسات الاقتصادية، حيثيعد السبيل الوحيد لتطوير منتجاتها ونجاحها أيضاً، و يزيد الطلب على منتجاتها والاحتفاظ بمستهلكيها وفرضوجودها في السوقونظراً للأهمية المتزايدة للتسويق، فإنه يمتد ليشمل مجالات الحياة الإنسانيةكافةً، ومن بين هذه المجالات قطاع التأمين. لقد أصبح لقطاع التأمين أهمية كبيرة وخاصة في الجانبين الاقتصادي والاجتماعي، لذا كان لابد لشركات التأمين أن تتبع مختلف الأساليب التسويقية للمحافظة على مكانتها في السوقوزيادة حصتها السوقية.

وتجدر الإشارة إلى أن عملية تسويق الخدمات تختلف من حيث أدواتها ومنهجها عن عملية تسويق السلع الملموسةلأن الخدمات تتميز بخصائص معينة لاتتوافر في السلع المادية تجعلها أكثر صعوبة في تسويقها،و التأمين البحري باعتباره أحد أنواع التأمين فإنه ينطبق عليه ماينطبق على التأمين بصفة عامة.

بناءً على ماسبق سنقوم بالتركيز على الخصائص التسويقية للتأمين البحري، والتخطيط الاستراتيجي للتسويق في مجال التأمين البحري، بالإضافة الى المزيج التسويقي.

١- الخصائص التسويقية للتأمين البحري:

١-١- التأمين خدمة غير ملموسة:

بالنظر إلى خدمة التأمينالبحري و التأمين (بصفة عامة) نجد أنها خدمة غير ملموسة بمعنى أنها غير قابلة للمعاينة أو التفحص من قبل العميل قبل شرائها، وبالرغم من وجود هذه الخاصية في كل الخدمات إلا أنها تعد أكثر حدة في خدمة التأمينذلك أن خدمة التأمين هي عبارة عن "وعد مستقبلي بدفع تعويض مالي عند حدوث خسارة ناجمة عن خطر مؤمن منه"، لذلك لاينطوي تقديم الخدمة على أي مظاهر مادية عدا قطعة الورقة التي يحرر عليها عقد التأمين أو تلك المبالغ التى تؤدى على سبيل التعويض(في حالة تحقق الخطر فعلاً). أما بالنسبة للتأمين البحري فإنه يعانى من درجة عدم ملموسية كبيرة، مما يترتب عليه ضرورة بذل بعض الجهود التسويقية لعلاج هذه المشكلة .

١-٢- عدم الانفصالية:

يقصد بخاصية عدم الانفصالية أن خدمة التأمين يتم إنتاجها فى وقت الحصول عليها، الأمر الذي لاينطبق على السلع الملموسة التي تنتج ثم توزع على منافذ البيع وقنوات التوزيع، ليتم الحصول عليها بوساطة العملاء والمستهلكين. فبالنظر إلى خدمة التأمين نجد أنه يتم تسويقها أولاً، ثم جذب وا إقناع العميل (سواء كان مؤمن له أو سمسار تأمين وكلاهما عملاء الشركة)، يتم إنتاج الخدمة والحصول عليها في الوقت نفسه، وينشأ عن هذه الخاصية عدد من النتائج أهمها:

- تأثر العميل بكافة الجوانب المشتركة في تقديم الخدمة سواء كانت بشرية أم تكنولوجية.
- أن جودة الخدمة تتأثر بمقدمها سواء من حيث مهارته، أخلاقياته المهنية، وحالته النفسية وقت تقديم الخدمة.

١-٣- قصر أجل الخدمة :

درسنا سابقاً أن عقود التأمين البحري تأخذ أحد شكلين من حيث مدة التأمين:

- عقود على أساس زمني: مثل عقود تأمين السفن (مدة) وعقود تأمين البضائع (العقود المفتوحة) وغالبا ما تكون سنوية.
- عقود على أساس الرحلة: مثل عقود تأمين البضائع العادية وعقود تأمين السفن (رحلة). إذاّ العلاقة التعاقدية بين شركة التأمين والعميل تكون قصيرة الأجل (بحد أقصى سنة)، وهذا على عكس تأمينات الحياة التي تمتد إلى سنوات طويلة قد تستغرق (أو غالباً ما تستغرق) عمر المؤمن له كاملاً. ومن هنا تعد خدمة التأمين البحري خدمة مؤقتة. وبالرغم من وجود هذه المشكلة في كافة أنواع التأمينلت العامة كافةً (كافة التأمينات عدا تأمين الحياة) إلا أنها تكون أكثر حدة في التأمينالبحري، نظراً لأن عقود تأمين البضائع والنقل البحري غالباً ما تكون عقود رحلة، لذلك يكون أجل الخدمة أقصر منه في بقية أنواع التأمينات العامة. ويترتب على هذه الناحية مشكلة تتمثل في:

أ- عدم وجود ارتباط طويل الأجل بين العميل أو الشركة (على عكس عملاء القروض في البنوك أو تأمين الحياة في شركات تأمين الحياة مثلاً) مما يسهل استقطاب العميل من قبل المنافسين.

ب- انخفاض تكلفة التحول في حالة الانتقال من شركة التأمين إلى شركة أخرى، ومن المعروف أن هذه التكلفة تكون أكبر ما يمكن في حالة تأمينات الحياة لأن تصفية الوثيقة يترتب عليها خسارة، في حين تكون أقل بكثير في حالة الوثائق السنوية في

تأمينات الحريق والسيارات والهندسي والتي تتمثل في عدم حصول المؤمن له على الخصم الذي يتمتع به في حالة عدم مطالبة الشركة بتعويضات (خصم عدم المطالبة)، حيث يؤدى هذا إلى تخفيض قسط التأمين في العام التالي، ومن هنا فإن تحوله إلى شركة تأمين جديدة يؤدى إلى خسارته لهذا النوع من الخصومات، أما التأمين البحري فإنه لاتوجد تكلفة تذكر للتحول من شركة إلى أخرى[١] .

١-٤- صعوبة إدراك العميل للخدمة:

كما سبقنا ذكره، فإن خدمة التأمين هي "وعد مستقبلي بأداء تعويض" وفقاً لشروط عقد التأمين. ومن هنا فإن العميل غالباً لايدرك أهمية هذه الخدمة إلا عند تحقق الخطر المؤمن منه، أو حينما يكون هذا العميل نفسه قد تكبد خسائر سابقة أدرك من خلالها أهمية خدمة التأمين. من هنا تنشأ مشكلة أساسية هي عدم رغبة كثير من العملاء في شراء خدمة التأمين لعدم إدراكهم لأهمية هذه الخدمة، على أن خدمة التأمين إذا مانظر إليها بشكل متعمق نجد أنها تقدم منافع أخرى بخلاف الحصول على التعويض، حيث إنها توفر للمؤمن له راحة البال تجاه أي خسائر قد يتكبدها. وهنا يجب إقناع العملاء خاصة الذين لم يتعرضوا لخسائر سابقة بأهمية التأمين البحري والتأكيد على منافع خدمة التأمين.

١-٥- عدم وجود قنوات توزيع مادية:

إنّ خدمات التأمين البحري لايمكن تسويقها من خلال منافذ بيع أو موزعين أو سيارات توزيع كما هو الحال بالسلع الماديةحيث إنّ المظهر المادي الوحيد لخدمة التأمين هو الوثيقة (الأوراق التي تحرر عليها الوثيقة) التي يمكن توصيلها إلى العميل من خلال القنوات الإلكترونية أو البريد، لذلك يجب خلق قنوات توزيع غير مادية يتم من خلالها التعاقد على خدمة التأمين وتسهيل حصول العملاء عليها.

١-٦- القيود الإشرافية:

من المعروف أن صناعة التأمين تخضع للرقابة من العديد من الجهات الإشرافية والرقابية الحكومية وغير الحكومية (في سورية هيئة الإشراف على التأمين)، مما يجعل هناك مجموعة من القيود (سواء من حيث تعريفة خدمة التأمين، الحدود القصوى للعمولات...)، هذا يعنى أن هناك قيود على حرية تصرف شركة التأمين، ومن هنا ينشأ صعوبات تسويقية على عكس الصناعات التي لاتنطوي على درجة مرتفعة من القيود الإشرافية والرقابية.

---

[١] سيف،طارق ,التسويقو التأمين البحري،مرجع سابق،ص١٨٧

٢- تخطيط النشاط التسويقي:

توجد عدة عوامل كثيرة يجب الأخذ بها عند تخطيط التسويق وأهمها:

٢-١- موقع النشاط التسويقي في استراتيجيات الشركة:

بما أن نشاط التأمين البحري يعد أحد الفروع الإنتاجية في شركة التأمين، لذلك فإن تخطيط التسويق فيه يجب أن يتم في ضوء الإطار الاستراتيجي الكلي للشركة. وتقوم هذه المرحلة على تحليل البيئة الداخلية والبيئة الخارجية للشركة :

- البيئة الخارجية: ويشمل تحليل البيئة الخارجية تحليل البيئة الكلية الاقتصادية-الاجتماعية-السياسية-التكنولوجية، كما يشمل تحليل بيئة صناعة التأمين والنقل البحري من حيث (السوق - العملاء- الوسطاء - الوكلاء - المنافسين حصتهم السوقية- المزيج التسويقي الخاص بهم.........)
- البيئة الداخلية وتعني تحديد نقاط القوة ونقاط الضعف ويشمل تحليل البيئة الداخلية تحليل إمكانيات الشركة و إدارة التأمين البحري (العاملين -مهاراتهم- النظم والإجراءات......)، كذلك يشمل تحليل للمنتجات المقدمة من حيث خصائصها ومكوناتها ومن حيث أسباب اختيار العملاء لها.

٢-٢- استراتيجيات محفظة الأعمال :

ناِّ فكرة إدارة المحفظة تعنى في جوهرها توزيع الخطر الذي يواجه النشاط على عناصر متباينة العوائد والمخاطر بحيث تكون المحصلةمربحة دائماً . وقد بدأ هذا الفكر ينتقل إلى النشاط التأميني بظهور فرع جديد من الدراسات التأمينية يعرف بإدارة الإكتتاب (Underwriting Management)، والذي يمثل تحولاً مهماً في فكر الدراسات التأمينية حيث ينقل الاهتمام من عملية الإكتتاب "(دراسة الخطر بهدف قبوله أو رفضه وتسعير وتحديد شروط التأمين إلى إدارة عملية الإكتتاب) بمعنى إدارة محفظة أعمال شركة التأمين بما يشمله ذلك من تحديد حجم المحفظة وعناصرها والسياسات الإكتتابية لها، وا ٍدارة عناصر التكاليف والاستثمار المتعلق بها. لذلك بدأت شركات التأمين في تطبيق استراتيجيات محفظة الأعمال على مستوى إدارة الإكتتاب وعلى مستوى النشاط التسويقي حيث أن التسويق هو النشاط المسؤول عن جلب هذه الأعمال. ففي التأمين البحري يمكن تقسيم نشاط التأمين البحري إلى عدة منتجات يمثل كل منها منتجاً مستقلاً على النحو الآتي:

– تـأمين البضـائع ويشـمل العديـد مـن المنتجـات يمكـن تقسـيمها وفقـاً لأنـواع البضـائع المـؤمن عليهـا (بضـائع عاديـة، صـب جـاف، صـب سـائل، بضـائع محـواه........إلخ) أو وفقـاً لأنـواع شـروط التـأمين المستخدمة (شروط المجمع لتأمين البضائع (A)، (B)، (C) ...).

– تأمين السفن ويشمل العديد من المنتجات التي يمكن تقسيمها وفقاً لأسس عديدة منها نوعيات السفن (سفن تجاريـة نـاقلات، صـب جـاف–سفن صـيد.... إلـخ،) أو وفقاً لأنـواع الشروط المستخدمة أو وفقاً لأعمـار السـفن أو شـرائح حمولاتهـا إلـى غيـر ذلـك مـن الأُسـس، وفـي ضـوء هـذا يجب أن تقـوم شـركة التـأمينبدراسـة كـل نـوعين مـن هـذه المنتجـات أو وثـائق التـأمين لوضـع سياسـة تسـويقية تتناسـب مـع خصائص كل منها ووضعه النسبي داخل محفظة التأمين

٢–٣– تحديد مؤشرات الأداء :

وهى مجموعة من المؤشرات الكمية والكيفية التي توضع للتأكد من تنفيذ خطة الشركة ومنها:

- الربح.
- حجم المحفظة.
- معدل النمو في إجمالي الأقساط.
- نسبة معدل النمو في الحصة السوقية.
- عدد العملاء الجدد.
- عدد العملاء المفقودين.
- رضا العملاء.
- تطور نسبة الخسارة.

ويتم تحديدها تفصيلاَ لكل مؤشر، وتوزع على المسؤولين عن تحقيقها.

٣– المزيج التسويقي:

يجب على مدير التسويق عندما يكون بصدد تخطيط الوظائفـو الخطط التسويقية أن يكون على علم بالأدوات التسويقية التي يمكن استخدامها لتحقيق أهداف شركة التأمين، ويطلق على مجموعة

الأنشطة التسويقية المستخدمة لفظ المزيج التسويقي بحيث يتم مزج وخلط هذه الأنشطة بطريقة تضمن تحقيق أهداف الشركة التأمينية ورضاء المستهلك في الوقت نفسه.[1]

ويتكون المزيج التسويقي من عدة عناصر متداخلة تشمل جودة منتجات التأمين، سياسة التسعير، سياسة التوزيع، والاتصال التسويقي في قطاع التأمين.

٣-١- جودة منتجات التأمين: ازدادت أهمية جودة الخدمة المقدمة للزبائن كأساس لتحقيق التميز في مواجهة المنافسين ,إذ أصبحت الخدمة المميزة هي الأساس في المفاضلة بين مؤسسة وأخرى نظراً لتشابه عروض مؤسسات التأمين المقدمة إلى الزبائن، وأصبح مستوى جودة وأداء الخدمة التأمينية أحد الأسلحة التنافسية القوية التي تؤمن الاستمرار والنمو للمؤسسات الخدمية بصفة عامة ومؤسسات التأمين بصفة خاصة.

٣-٢- سياسة التسعير في التأمين:التسعير هو عنصر من عناصر المزيج التسويقي، لذلك فإن قرارات التسعير يجب متكاملة مع قرارات العناصر الأخرى في المزيج التسويقي. وتسعى شركة التأمين من وراء سياسة التسعير تحقيق أهداف متعددة كالمردودية، و زيادة رقم الأعمال،وزيادة حصتها في السوق ..الخ. وقبل اختيار السعر النهائي يجب على شركة التأمين أن تقوم بتحليل الأسعار المطبقة من قبل المنافسين، الأمر الذي يعطيهاتصوراً للمجال الذي تتحرك فيه مع أخذ مستوى الجودة بعين الاعتبار عند تحديد سعر الخدمة التأمينية،و على الشركة أن تقوم بدراسة الأبعاد النفسية للسعر وأثره على الزبون، ويقوم البعد النفسي على أساس أن الزبون تكون لديه فكرة مسبقة عن سعر الخدمات التي يريد أن يقتنيها في شكل حد أدنى وحد أعلى للسعر.

٣-٣- سياسة التوزيع: إن نجاح استراتيجية مؤسسة التأمين مرتبطأيضاً بالاختيار المناسب لقنوات التوزيع التي تمكنها من تلبية حاجيات زبائنها بفعالية. وتزداد أهمية التوزيع في شركات التأمين نظراً إلى أنه في ظل غياب حماية الخدمات التأمينية التي يصعب تمييزها عن خدمات المنافسين، فالتوزيع يلعبدوراً مهماً في تمييز خدمات المؤسسة من خلال الشبكات التي تتوفر عليها المؤسسة ومدى اتساعها وتغلغلها،إضافةً إلى نوعية الوسطاء الذين تتعامل معهم بالشكل الذي يزيد من إتاحة الخدمة للزبون. وتعتمد شركات التأمين على قنوات متعددة للتوزيع، وأهم القنوات التي تستخدم في مجال التأمين البحري هي:

- الفروع: يقصد بها فروع شركة التأمين التي تتميز بقربه من العملاء وتمكينهم من إجراء التعاقدات بشكل أكثر يسراً، وكذلك وجود فرصة للاحتكاك المباشر مع العملاء واستقراء رغباتهم. إلا

[1] عبد السلام أبو قحف ، "التسويق وجهة نظر معاصرة" ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص٥٠

أنه يواجه بمشكلات عديدة منها نقص الكفاءات الفنية اللازمة لإدارة هذه الفروع، ويجب أن يتم افتتاح هذه الفروع في أماكن قريبة من الموانئ والمناطق الحرة بمعنى الأماكن ذات العلاقة بالنقل البحري.

- سماسرة التأمين: يقصد بهم وسطاء التأمين المستقلون والذين لايعملون لصالح شركة تأمين معينة، بل أن مركزهم القانوني يكون كممثلين عن المؤمن لهم. ويعد سماسرة التأمين من أفضل وأهم قنوات التوزيع بالنسبة للتأمين البحري.
- وكلاء التأمين: وهم الوكلاء الذين يقتصرون على العمل مع شركة تأمين واحدة، و يعملون لصالح الشركة كمسوقين من خلال كونهم وكلاء بالعمولة.
- جهاز البيع (مندوبى البيع): ويقصد بهم رجال البيع المعينين بالشركة ويلقى عليهم عبء هام في جذب المزيد من العملاء
- الوسطاء الآخرون: وهم وسطاء تأمين يمارسون أنشطة الوساطة كنشاط ثانوي مثل مكاتب المحاسبة والبنوك والانترنت ومتعهدي النقل والتوكيلات الملاحية.

٣-٤ - الاتصال التسويقي في التأمين: يعرف الاتصال التسويقي بأنه نظام متكامل يقوم على نقل المعلومات عن سلعة أو خدمة بأسلوب إقناعي إلى جمهور مستهدف من المستهلكين ,لحمل أفراده على قبول السلعة أو الخدمة المروج لها.[1]

وهنا يجب التنويه إلى أنه توجد هناك عدة قنوات اتصالية متاحة أمام مؤسسة التأمين من أجل أداء أنشطتها الاتصالية وهي:

٣-٤-١- الإعلان: تسهم السياسة الإعلانية لشركات التأمين في خلق الرغبة عند العميل في شراء التأمين، وخلق نوع من الإدراك المتعلق بأهمية الخدمة (حتى في حالة عدم حدوث خسارة لهذا العميل) ويتم هذا من خلال عرض الإحصائيات أو أرقام التعويضات أو صور بعض الحوادث العملاقة التي تم تعويضها لبعض عملاء الشركة. وتسهم السياسة الإعلانية في خلق بعض الجوانب الملموسة من خلال عرض مظاهر مادية تساعد العمل في إدارك جودة خدمات الشركة. فعلى سبيل المثال يتم من خلال إعلانات الشركة القيام بعرض لبعض الأساطيل المميزة أو بضائع المشروعات العملاقة التي يتم تأمينها عن طريق الشركة.

[1] ناجي معلا" ,الأصول العلمية للترويج التجاري والإعلان ,"الجامعة الأردنية ,الأردن , 1996 ,ص1

ومما لاشك فيه أن الوسائط المستخدمة للإعلان عن التأمين البحري لابد وأن تكون هي ذات المجلات والنشرات العالمية أو المحلية المعنية بصناعة النقل البحري، الطرق الرئيسة لاسيما تلك المؤدية إلى المجتمعات العمرانية والصناعية الجديدة والمناطق الحرة والمواني

٣-٤-٢- العلاقات العامة: يعرف نشاط العلاقات العامة بأنه :مجموعة الجهود التي تستهدف توطيد وتحسين العلاقة بين الشركة وبين جمهورها الخارجي سواء كانوا عملاء أم لا. وتشمل وظائف العلاقات العامة الآتي:

- أعداد الكتيِّبات والنشرات والإعلام عن نشاط الشركة في كل نوع من أنواع التأمين (ومنها التأمين البحري).
- القيام بالنشاط الإعلامي الخاص برسالة الشركة.
- تجهيز وتنفيذ المعارض المحلية والإقليمية التي يتم مشاركة الشركة بها لعرض بعض البيانات ووجود مندوب عنها لاجتذاب عملاء جدد. وبخصوص التأمين البحري يجب التركيز على الاشتراك في المعارض البحرية المقامة على هامش المؤتمرات البحرية المحلية والدولية.
- تطوير الموارد التعريفية مثل الكتيِّبات السنوية ...إلخ.
- المشاركة في رعاية الأحداث الهامة في مجال النقل البحري.
- متابعة ما ينشر من نقد أو مدح في وسائل الإعلام عن الشركة وا ٍعداد الردود عليه.

٣-٤-٣- الكلمة المنقولة: تتزايد أهمية الكلمة المنقولة في الممارسات التسويقية والمعاصرة، لأنها أصبحت تؤدي دوراً ملموساً ومؤثراً لدرجة أن تأثيراً قد يفوق بقية الأنشطة التسويقية في بعض النواحي ويقصد بالكلمة المنقولة "الأحاديث المتداولة بين أفراد الشركة والمتعاملين معها، وبين المتعاملين معها والآخرين خارجها". من هنا، فإنه يتم استخدام العملاء الحاليين كمندوبين لترويج أنشطة الشركة (بدون تكلفة) من خلال نقل رضاهم عن أداء الشركة إلى الآخرين، وتقديم النصح والمشورة للغير للتعامل معها. فالكلمة المنقولة تلعب دوراً أكثر أهمية في "خدمات التأمين" على وجه التحديد، حيث إن أسلوب الكلمة المنقولة يكتسب أهمية كبيرة في ضوء مشكلة عدم الملموسيه السابق الإشارة إليها، لأنه يعمل على توصيل جودة الخدمة ومستواها إلى العملاء دون الحاجة إلى معاينة الخدمة، كما أنه يتم نقل مستوى الجودة من طرف محايد (العميل) ليس موظفاً أو مندوباً لدى شركة التأمين، وعليه فإن درجة الثقة والفاعلية تكون أعلى منها في العديد من الأساليب الترويجية الأخرى. وفي هذا الصدد يجب التحذير من أن الكلمة المنقولة سلاح ذو حدين: ففي حالة عدم رضا العملاء عن خدمات الشركة فسوف تصبح الكلمة المنقولة عامل سلبي وليس ايجابي.

٣-٤-٤- تنشيط المبيعات: تعني أساليب تنشيط المبيعات، "مجموعة من الأنشطة الترويجية التي تستهدف تنشيط الطلب على خدمات الشركة وتحسين الأداء التسويقي من خلال التأثير على عادات الشراء لدى العملاء الحاليين، وكذلك جذب العملاء جدد"فهو إذاً شيء ما له قيمة مادية ومعنوية تضاف إلى العرض لتشجيع استجابة سلوكية معينة[١]

وتشمل هذه الوسائل:

- الهدايا الترويجية: وهى أنواع متعددة من الهدايا ذات قيم متفاوتة عليها شعار وبيانات الشركة تقدم للعملاء حسب مستوياتهم.
- العروض (Offers): بمعنى تقديم عروض تتضمن حوافز معينة (مثل التأمين بأسعار منخفضة) لفترة زمنية معينة.
- خصومات لبعض العملاء الذين يتجاوز حجم أقساطهم مبلغ معين سنوياً أو شهرياً.
- كوبونات Coupons: يمكن من خلالها للمؤمن له (للتأمين البحري الحصول على حصة للفروع الأخرى).
- سحب علي أرقام الوثائق لتقديم هدايا للفائزين قد تكون في شكل وثائق تأمين أو هدايا نقدية أو عينية.

وغالباً ما تكون أساليب تنشيط المبيعات ذات إطار زمني أي تطبيقه خلال فترة زمنية معينة لتنشيط المبيعات.

٣-٤-٥- تسويق العلاقات: يعد تسويق العلاقات (Relationship Marketing) من المفاهيم المهمة لتنفيذ استراتيجيات الشركة وتحقيق رضا العملاء، وتعني عملية تسويق العلاقات الحفاظ على علاقات دائمة مع العملاء. وتكمن أهمية تسويق العلاقات في أنها تتعدى مرحلة الحوافز السعرية والكمية إلى بناء جسور اجتماعية مع العملاء تتعدى مجرد اعتبار العملاء مجموعة من الإحصائيات التي تظهر على ورق الشركة وشاشات الحاسب الآلي، إلى التعامل الإنسانى مع هؤلاء العملاء ويشمل هذا المفهوم الآتي:

- أن تبقى الشركة على اتصال دائم مع العملاء والقيام على فترات دورية بإعادة تقييم احتياجاتهم ورغباتهم وانتهاج فلسفة التسويق الفردي أي محاولة تفصيل الخدمة لكل عميل وفقا لاحتياجاته .

---

[١] محمد أمين السيد علي،" أسس التسويق"، ط١، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن،٢٠٠٠ص٣٠٨

- القيام بالتصرفات على المستوى الشخصي مثل تقديم بعض البطاقات في المناسبات وتقديم بعض المجاملات في مناسبات التهنئة والعزاء وما إلى ذلك.

ويجب التنبيه إلى حقيقة مهمة أن مثل هذه المفاهيم لايمكن أن تعالج أوجه القصور الأخرى في النشاط التسويقي، ولكنها مجرد أدوات أضافية تجعل من الأصعب على العملاء ترك الشركة إلى غيرها عند تساوى العروض المقدمة أو الاختلافات الطفيفة بين هذه العروض .

ومن خلال مراقبة أعمال شركات التأمين السورية لاحظنا افتقارها إلى البرامج التسويقية الواضحة، وهي تعتمد في سبيل تسويق خدماتها على فروع لها بالقرب من المرافئ، بالإضافة إلى اعتمادها على السماسرة والوكلاء لبيع منتجاتها.

المبحث الخامس

التأمين البحري الدولي

شـهد العـالم تطـوراً صـناعياً وتكنولوجيـاً هـائلاً أدى إلـى تقسـيم العـالم إلـى منـاطق لإنتـاج المـواد الأولية ومناطق للتصنيع وأخرى للتسويق والاستهلاك، ورافق هذا التطور زيادة في الطلب على المواد والمنتجات وزيادة في معدلات التبادل التجاري بين الدول .

من هنا ازدادت الحاجة إلى النقل البحري باعتباره الوسيلة الأكثر فاعلية في عملية التبادل بين الدول التـي ركزت اهتمامها في تطوير أساطيلها وموانئها البحرية، وتطـور النقل البحري نتيجة لذلك، ونما بشكل متسارع حتى أصبحت عملية النقل البحري في يومنا هذا من أهم مظاهر التجارة الخارجية الدولية. الأمر الذي انعكس على التأمين البحري الذي أسهم بشكل كبير في استقرار عملية النقل وزيادة فعاليتها وتوجيه الاستثمارات نحوها باعتبار عملية التأمين الضمانة الأساسية لهذا الاستقرار. بعد ذلك نشأت الحاجة إلى إيجاد قواعد موحدة واتفاقيات مشتركة لتنظيم عملية التأمين البحري على مستوى دولي ، لأن أي خلل في النشاط التأميني لأي دولة سينعكس سلباً ليس فقط على التجارة البحرية للدولة وا إنما على المعاملات التجارية لجميع الدول التي تتبادل السلع والمنتجات مع تلك الدولة. وقامت فيما بعد شركات التأمينوا إعادة التأمين بالتكتل فيما بينها وتشكيل منظمات وهيئات ذات طابع دولي، لمواجهة المطالبات التي تتعرض لها من قبل حاملي الوثائق، من جهة ثانية قام مالكو السفن بالتكتل فيما بينهم وشكلوا تجمعات خاصة بهم لمواجهة المطالبات التي تستحق عليهم والتي يدفعون بسببها إلى شركات التأمين أقساط مرتفعة.

بناءً على ماسبق سندرس التأمين البحري في إطاره الدوليحيث سنتعرّف على هيئة اللويدز البريطانية،و أندية الحماية والتعويض باعتبارهم من أهم الهيئات الدولية في هذا المجال، وسنبحث في بعض مؤشرات التأمين البحري الرقمية على المستوى العالمي من خلال التعرف على الأقساط التأمينية البحرية لأهم الدول.

١ – هيئة اللويدز (Corporation of Lloyds) :

يرجع تاريخ عهد اللويدز إلى عام 1687 أي إلى ما يزيد عن ثلاثمئة عام، ففي ذلك الوقت كان مكان اللويدز هو ذلك المقهى اللندني الذي يملكه إدوارد لويدز، حيث يتوافد عليها التجار، وأصحاب السفن ومن له صلة بشؤون البحر لارتباط مصلحتهم جميعاً بأعمال الشحن و التأمين البحري. وتطور المقهى نتيجة لازدياد الرواد المذكورين فصار أشبه ما يكون بناد ثم سوق للتأمين. وبمرور الوقت أضحى أهم سوق للتأمين على السفن والبضائع، بل إن هيئة اللويدز أصبحت هي السمة البارزة في سوق لندن للتأمين لدرجة أن سوق لندن واللويدز أصبحا في عالم التأمين يرمزان لشيء واحد إن اللويدز باعتباره سوقاً دولية يتعين عليه أن يضم أعضاء من مختلف الجنسيات، حيث يبلغ حالياً أعضاء اللويدز نحو ثمانية آلاف شخص من بينهم أربعمئة عضو من الأجانب والأعضاء الذين يقومون بدور إيجابي لا يتجاوز ثلث مجموع الأعضاء، أما البقية فيقدمون رأس المال فقط. ويوجد للويدز في جميع أنحاء العالم وكلاء Agents ووكلاء فرعيين Sub-Agents يزيدون عن 1500 وكيل يقومون بتجميع البيانات في موانئهم عن حركة السفن، وكذلك أية معلومات بحرية أخرى، كما يتم اللجوء إلى هؤلاء الوكلاء في حالة حدوث خسائر بحرية للسفن أو للبضائع المنقولة بها.

١-١- سوق اللويدز:

إن أهم ما يميز سوق اللويدز عن غيره من هيئات التأمين في العالم اعتماده على نظام المسؤولية الفردية، فكل عضو مكتتب يقبل مبدأ المسؤولية الفردية عن المخاطر التي يكتتب فيها أو التي تم الاكتتاب فيها لحسابه، وهذا يعني أن مالك وثيقة التأمين يصبح واثقاً بأن كل كارثة صحيحة تغطيها الوثيقة سوف يتم دفع قيمتها مهما كانت هذه التغطية. وطبقاً للقواعد الصارمة للويدز يعدّ كل عضو مسؤولاً عن نصيبه في الأخطار التي قبل تغطيتها، بل إنه إذا لزم الأمر تعدّ جميع ممتلكاته الشخصية ضامنة لتسوية أضرار الكارثة، وفقاً لهذا المبدأ أيضاً لا يعدّ عضو اللويدز مسؤولاً عن الحصص التي قبلها أعضاء آخرون وإذا أتضح أن جميع أموال عضو اللويدز غير كافية فإن اللويدز يقوم بدفع مقدار العجز عن طريق أموال احتياطاته المهمة، وعليه فإن اللويدز يوفر للمتضررين الضمان المتمثل في الأموال المهمة التي في حيازته والتي تدار وفقاً للقواعد تكفل سداد قيمة كل كارثة صحيحة تحدث .

يتكون سوق التأمين بالنسبة للويدز من كل من :

- سماسرة التأمين Brokers
- مكتتبي التأمين Underwriters

فسماسرة التأمين هم وكلاء حملة الوثائق،ولهم عمولتهم أو سمسرتهم التي يحصلون عليها من مكتتبي التأمين، أما مكتتبو التأمين فيحصلون على الرسوم بعد خصم السمسرة مقابل دفع التعويضات التي تستحق عليهم.إن سمسار التأمين الذي يعمل مع هيئة اللويدز يجب أن يكون عضواً أو مشتركاً بها، أما مكتتب التأمين فيتحتم أن يكون عضواً بهيئة اللويدز، ويتوقف العمل في هذا السوق على مكتتب التأمين وسمسار التأمين، فسمسار التأمين يؤدي دوراً مهماً في سوق اللويدز للتأمين، فهو يعد وكيلاً عن المؤمن له، لذا يجب أن يتحرى رغباته ثم يعرض تأميناته بكل وضوح على مكتتب التأمين، وعليه أن يحصل له على أفضل الشروط والأسعار، وفي حالة وقوع حادث عليه أن يعمل على تسوية التعويض وتحصيل قيمته من مكتتب التأمين لسداده إلى المؤمن له، لذلك يجب أن يكون السمسار ملماً بأحوال السوق وأن يكون ذا إلمام بالقوانين المتعلقة بعقود التأمين ليضمن حصوله على عقد تأمين سليم من كل الوجوه.

ولا تقتصر مهمة السمسار على ذلك، بل هو الذي يقوم بتحرير وثيقة التأمين وتوقيعها من مكتتب التأمين، ونتيجة لذلك فإن اتصالات السماسرة تكون على نطاق واسع جداً وتشمل العالم بأسر. وعلى الجانب الآخر، ومع بداية تكوين اللويدز كان مكتتب التأمين يقبل التأمين لحسابه الشخصي فقط، وعندما ازداد عدد مكتتبي التأمين خلال المئة عام الأخيرة زيادة كبيرة اضطرت هيئة اللويدز إلى إنشاء نقابات داخلية عرفت باسم نقابات اللويدز Lloyd's syndicates وبمقتضى هذا النظام أصبح مكتتبو التأمين موزعين على النقابات حيث إن كل نقابة تنتدب واحداً ينوب عن أعضائها في اكتتاب التأمين لحسابهم، وساعد هذا النظام على الاكتتاب في تأمينات بمبالغ طائلة لا يمكن لأي شركة تأمين في العالم أن تحتفظ بها وحدها.ونتيجةً لهذا النظام اتسع وازدهر العمل داخل اللويدز، ويوجد في سوق اللويدز أربعة قطاعات رئيسة وهي القطاعات البرية والبحرية والجوية والسيارات، ويعد قطاع التأمين البحري من أهم عمليات التأمين باعتباره النواة الأساسية لنشأة هيئة اللويدز.

بالإضافة إلى تلك المميزات لسوق اللويدز للتأمين، فإن وثيقة التأمين الصادرة من أحد مكتتبي اللويدز تغطي الضمانات الآتية :

- حساب مجمد لودائع الأقساط : بمعنى أن كل قسط مستحق لأحد الأعضاء في هيئة اللويدز يودع في حساب مجمد للأقساط طبقاً للوائح معتمدة من وزارة التجارة البريطانية، ولا يمكن السحب من هذه المبالغ إلا لسداد التعويضات أو لدفع المبالغ المعادة من أصل قيمة الأقساط، أو لسداد اشتراكات إعادة التأمين، أو لتغطية المصروفات، أو لسداد الأرباح المتوفرة، وفي حال إعسار أحد الأعضاء لا يجوز لأي من دائنيه الحصول على أي مبالغ من هذا الحساب المجمد إلا بعد سداد جميع التزامات العضو تجاه حملة الوثائق (وثائق التأمين).

• كل عضو مكتتب يعدّ مسؤولاً عن التزاماته التأمينية بكل ثروته الشخصية بلا حدود.
• ودائع الاكتتابات يجب أن تسير في خط متواز مع حجم الأعمال المكتتب بها.

وحجم الأقساط السنوية لأي عضو مكتتب يجب ألا يزيد عن المبلغ المحدد له من قبل لجنة اللويدز بمراعاة أهمية وديعة العضو وا ٍذا وجد أن حدود أقساط العضو قد تم تجاوزها تطلب منه لجنة اللويدز زيادة حجم ودائعه والودائع التي يكونها العضو تكون غير قابلة للتصرف فيها إلا لمواجهة ارتباطات اكتتاباته، ولا يجوز للدائنين الشخصيين للعضو الحصول على أية مبالغ من الودائع إلا بسداد التزامات اكتتاباتهكافةً . وطبقاً للقواعد المعمول بها في سوق اللويدز للتأمين فإنه ليس من حق الجمهور التعامل مباشرة مع شركات التأمين في اللويدز حيث لايمكن الحصول على وثيقة التأمين إلا عن طريق السماسرة المخولون قانوناً إبرام العقود. وفي هذا الخصوص توجد ثلاث طرق لإبرام العقود:

أ- ترسل بعض العمليات التأمينية مباشرة إلى أحد سماسرة اللويدز الذي يقوم بإتمامها لصالح عميله.

ب – ترسل بعض العمليات الأخرى عن طريق أحد السماسرة المحليين الذي يقوم بدوره إرسالها إلى سمسار اللويدز.

ج – كذلك فهناك بعض العمليات التأمينية التي يباشرها أشخاص مخولون لسلطات الاكتتاب ويقيم هؤلاء في البلاد المعنية مع منحهم سلطات معينة من قبل مكتتبي اللويدز لقبول عمليات تأمينية لحسابهم في إطار عقود تصدر في لندن ذاتها.

بناء ً على ما سبق يتضح أن اللويدز يعدّ سوقاً دولية للتأمين له مزايا السوق الدوليكافةً ، لوجود عناصر المنافسة بين النقابات وفي مواجهة المؤمنين بالخارج مع توافر المرونة الكافية للدخول في علاقات والاستجابة لإصدار وثائق للمتطلبات المتغيرة بصفة دائمة لمواجهة الأخطار التي تنشأ بسبب التطورات الصناعية الحديثة. كما يسهم اللويدز بقدر كبير في تحسين ميزات المدفوعات البريطاني من خلال التدفقات النقدية القادمة من الخارج[١].

ولكن في السنوات العشر الأخيرة تعرضت اللويدز إلى فضائح كبيرة ناتجة عن الغش والتدليس من أعضاء الإدارة من أجل الحصول على أموال من المستثمرين، وذلك عن طريق إخفاء حقيقة المركز المالي للهيئة وا ٍخفاء حجم المطالبات نتيجة تحقق أخطار كبيرة منها،مثلا" الأغطية التأمينية لصناعة الحرير الصناعي من الولايات المتحدة الأمريكية (الأسبستوس)، هذا الأمر أدى إلى خسارة الهيئة لسمعتها العالمية وانخفاض مساهمتها في السوق العالمي، ولكن تبقى اللويدز بالرغم من كل النكسات قادرة على تطوير نفسها بما تملكه من رصيد فني وتقني ودعم من الأعضاء الباقون ضمن

---

[١]–حاتم ،سامي–التأمين الدولي، مرجع سابق ،ص١١٩

الهيئة والذين سيسهمون بشكل متزايد في إعادة الأمور إلى نصابها، وخاصةً في التأمين البحري الذي تبلغ حصتها فيه أكثر من ١٦% من الأقساط العالمية[1].

٢- أندية الحماية والتعويض :

منذ بداية التجارة البحرية في بريطانية كان مالكو السفن من الأغنياء الذين لم يشعروا بالحاجة إلى غطاء تأميني لمسؤولياتهم تجاه غيرهم، وذلك لقدرتهم على تحمل تلك المسؤوليات خاصة الناجمة عن حوادث التصادم التي تتسبب بها سفنهم، ولكن مع التطور الكبير الذي شهدته التجارة البحرية وظهور السفن العملاقة وما قد ينجم عن ذلك من تعويضات كبيرة جداً ، ويجب على مالك السفينة المسببة للضرر أن يدفعها لمالك السفينة المتضررة نتيجة التصادم. لذلك بدأ مالكو السفن بالبحث عن إمكانية التكتل وإنشاء المجمعات لتأمين الأخطار التي لا يتوفر لها غطاء تأميني مناسب في أسواق التأمين. وظهر في البداية نوعان من النوادي:

- **الأول:** لتأمين التعويضات لتغطية المسؤوليات التعاقدية لمالكي السفن .
- **الثاني:** لحماية المالكين من المسؤوليات الناجمة عن التصادم أو المطالبات الناجمة عن الوفاة أو الإصابات الجسدية للأشخاص.

وفي نهاية القرن التاسع عشر تم دمج هذه النوادي وأصبحت تعرف بنوادي الحماية والتعويض، وتجوب بحار العالم اليوم أكثر من ٥٠ ألف سفينة مؤمنة لدى أندية الحماية والتعويض[2].

٢-١- تعريف أندية الحماية والتعويض:

هي شركات تأمين أو مؤسسات تعاونية مشتركة تقوم بتأمين مسؤولية مالك السفينة تجاه الطرف الثالث، فهي مؤسسات لا تهدف للربح ولا يوجد فيها حملة وثائق أو أفراد إذ يساهم في ملكيتها أصحاب السفن أنفسهم ولا أحد منهم يحقق الربح على حساب الآخر، فالأقساط الصافية واستردادات إعادة التأمين وعائدات الاستثمار يجب أن تعادل التعويضات وأقساط إعادة التأمين والمصاريف الإدارية.

إن قوى النادي ترتكز على حقيقة أن جميع أعضاء النادي يتعهدون مخاطر بعضهم البعض حيث ان قوة النادي من القوة المالية لأعضائه.

وتعدّ المشاركة أحد أساسيات نوادي الحماية والتعويض بحيث تكمن قوة المشاركة في حجم وتنوع الأعضاء الذين يمثلون مختلف أنواع الملكية ومن أنحاء العالم كافةً ، فالأساطيل إما دولية أو خاصة أو تابعة لشركات وتضم سفناً من كافة الأنواع والأحجام، فالأعضاء متنوعون والتنوع هو سر قوة هذا النوع من التأمين. وتعمل نوادي الحماية أو التعويض بنظام التبادل أو المشاركة فإذا كانت الأقساط في عام معين أقل من إجمالي التعويضات يتم العودة إلى الأعضاء لتسوية الأقساط وإذا حصل العكس وكان إجمالي التعويضات والتكاليف أقل من الأقساط يتم في هذه الحالة رد القسم الفائض من الأقساط إلى

---

[1] -مجلة الرائد العربي ،أسطورة اللويدز ، أبحاث مترجمة،العدد ٦٧،

[2] -جناد، يوسف.نوادي الحماية والتعويض ودورها في التأمين،أبحاث ودراسات،مجلة الرائد العربي، العدد٨٩،ص٩

الأعضاء وقد حصل ذلك في حالات نادرة.وخلافاً لما هو متبع في احتساب أقساط التأمين البحري للبضائع أو السفن، فإن النوادي تحسب الأقساط على وزن السفينة بدفعات تسمى(Calls)وكمثال على ذلك إذا كانت الدفعة (Call) تساوي دولار واحد للطن، فإن صاحب سفينة وزنها 10000 طن يتوجب عليه دفع 10000 دولار وتعتمد الأقساطقياساً على المطالبات التي تتعرض لها النوادي خلال السنة التأمينية والتي تبدأ في 20 شباط من كل عام لجميع النوادي في العالم.

٢-٢- المخاطر المتعلقة بالحماية والتعويض:

تختلف الأخطار التي تغطيها النوادي حسب حجم الأساطيل ونوع التغطية المطلوبة وخبرة النادي في هذا المجال، ويمكن للعضو اختيار التغطيات التي يحتاجها طبقا لأنواع السفن وحمولاتها والموانئ التي تتردد عليها.

ومن أهم التغطيات هي المسؤوليات الناجمة عن التصادم حيث يغطي النادي ربع قيمة المطالبات وتغطي وثيقة تأمين هياكل السفن الباقي. وفي السنوات الأخيرة بدأت النوادي تغطي كامل المسؤولية عن التصادم. ويأتي من حيث الأهميةثانياً المسؤوليات تجاه أصحاب البضائع تليها مطالبات حوادث الوفاة أو الإصابات الجسدية للبحارة أو من يقوم بعمل رسمي على متن السفينة ويمكن ذكر بعض التغطيات كالآتي:

- الإصابات الجسدية أو حالات مرض ووفاة أي من طاقم السفينة.
- الإصابات الجسدية أو حالات الوفاة أي من أفراد عمال المناوبة.
- الإصابات الجسدية أو حالات وفاة أي من الركاب.
- فقدان الأمتعة الشخصية لأي من أفراد الطاقم أو الركاب.
- المصاريف التي يتم إنفاقها في سبيل إيصال شخص مصاب أو مريض من أفراد الطاقم إلى اليابسة وتكاليف تغيير مسار السفينة.
- مصاريف إنقاذ حياة إنسان.
- الأضرار التي يمكن حصولها نتيجة الارتطام برصيف الميناء.
- الأضرار والمسؤوليات الناجمة عن عقود قطر السفن.
- الغرامات مثال : (خمور مخالفة للأنظمة – الإخلال بأنظمة السير...).

وتشترط قوانين النوادي أن يقوم العضو بتسوية المطالبة ضدهمبدئياً قبل أن يتحمل النادي أية مسؤولية، ويقوم النادي بمساعدة العضو في الدفاع عن نفسه ضد مطالبات غيره. بالإضافة إلى ذلك يساعد النادي أعضاءه بطرق أخرى عديدة ، حيث مالكو السفن المنتسبون إلى النوادي يتلقون مشورات مجانية حول عقود بوليصة الشحن والبضائع الخطرة والعوائق على التجارة والعديد من النواحي التجارية. وتعد الكفالة إحدى أهم التسهيلات الشائعة التي تقدمها نوادي الحماية والتعويض. حيث تؤدي إلى الإفراج عن السفن المحجوزة نتيجة لقضايا تتعلق بمطالبات عن البضائع.و هذه الكفالة هي في الواقع كتاب تعهد

من قبل النادي بقبول إجراءات التقاضي، كما يقدم مبلغاً من المال بالنسبة للادعاء، ولكن المحكمة تكون أحياناً (حسب قانون الدولة) غير ملزمة بهذا التعهد، وتترك أمر قبوله إلى المدعي نفسه، وفي بعض القضايا يرفض المدعي كتاب التعهد فيسعى في هذه الحالة النادي لتقديم كفالة مصرفية.[١]

٣– أقساط التأمين العالمية:

تجاوزت أقساط التأمين العالمية (حسب الاتحاد الدولي للتأمين البحري IUMI)* مبلغ ٢٢ مليار دولار عام ٢٠٠٧، وتشمل هذه الحصيلة جميع أنواع التأمين البحري (سفن، بضائع، محطات الطاقة والبحث العلمي العائمة..). والجدول التالي يبين أقساط التأمين البحري في العالم لعدة سنوات

الجدول رقم(١) أقساط التأمين البحري في العالم لعدة سنوات

السنة	الأقساط (مليار دولار)	معدل النمو
٢٠٠٣	16.076	0
٢٠٠٤	17.178	6.85%
٢٠٠٥	17.261	0.48%
٢٠٠٦	20.124	16.58%
٢٠٠٧	22.103	9.83%

أعد الجدول من قبلنا اعتماداً على تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري أعوام(٢٠٠٦،٢٠٠٧،٢٠٠٨)

نلاحظ من خلال الجدول رقم(١) نمو أقساط التأمين البحري العالمية من عام إلى آخر، حيث وصلت نسبة النمو إلى ١٦،٥٨% عام ٢٠٠٦، بسبب زيادة الطلب على التأمين البحري نتيجة ارتفاع وتنوع الكوارث البحرية من جهة، وازدياد حجم المبادلات التجارية البحرية الدولية من جهة أخرى.

ويرتبط التأمين البحري بالحالة الاقتصادية للدول حيث ترتفع الأقساط في الدول الصناعية الكبرى نتيجة ازدهار تجارتها الخارجية، بالإضافة إلى الملاءة المالية الكبيرة لشركاتها التأمينية مما يجعلها جاذبة للأقساط من خارج حدودها خصوصاً في مجال تأمين السفن.

و الجدول الآتي يبين أقساط التأمين البحري في عدد من الدول المختارة وهي أهم الدول التي وردت في تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري.

الجدول رقم (٢) أقساط التأمين البحري في عدد من الدول مابين عامي (٢٠٠٥–٢٠٠٧)

السنة / الدولة	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧

[١] – هارون، عمر .مذكرة مقدمة الى المؤتمر الدولي حول الحماية والتعويض، لندن، عام ٢٠٠٠

*يشمل تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري أهم الدول من جميع القارات.

	الأقساط الإجمالية (ألف دولار)	نسبتها من الأقساط العالمية%	نسبة النمو عن عام ٢٠٠٤ %	الأقساط الإجمالية (ألف دولار)	نسبتها من الأقساط العالمية%	نسبة النمو عن عام ٢٠٠٥%	الأقساط الإجمالية (ألف دولار)	نسبتها من الأقساط العالمية%	نسبة النمو عن عام ٢٠٠٦%
(هيئةاللويدز)	٢،٨٥٧،٥٠٤	16,55	-	٣،٦٢٥،٨٠٧	18,01	26,88	٣،٦٣٦،٢٩٩	16,45	0,28
اليابان	٢،١١٩،٦١٠	12,27	-	٢،٢٢٢،٣٨٨	11,04	4,84	٢،٣٩٩،٧٣٧	10,85	7,98
USA	١،٩٠٢،٣١٩	11,02	-	٢،٠٦٢،٨٨١	10,25	8,44	٢،١٩١،٥٧٧	9,91	6,23
ألمانيا	١،٤٢٧،٢٠٣	8,26	-	١،٥٨٧،١٧٥	7,88	8,90	١،٧٧٧،٩٥٥	8,04	12,02
فرنسا	١،٠٧٥،٥٣٢	6,23	-	١،١٧١،٣٤٠	5,82	26,46	١،٣٤٦،٣٨٣	6,09	14,94
إيطاليا	٨٦٣،١٥٨	5,00	-	١،٠٩١،٥٩٥	5,42	14,15	١،١٣٨،٩٠٣	5,15	4,33
النرويج	٦٧٧،٣٠٠	3,92	-	٧٧٣،٢٠٠	3,84	14,19	٨٦٥،٥٦٥	3,91	11,94
المملكةالمتحدة	٦٢٧،٣٩٠	3,63	-	٧١٦،٤١٧	3,56	19,76	٧٥٦،٦٩٧	3,42	5,62
إسبانيا	٥٦٣،٩٠٧	3,26	-	٦٧٥،٣٥٥	3,35	20	٧٨٦،٧٠٩	3,55	16,48
هولندة	٥٣٩،٠٠٠	3,12	-	٦٤٩،٠٠٠	3,22	20,40	٧٨١،٠٠٠	3,53	20,33
كوريا ج	٥٢٠،٨٥٢	3,01	-	٥٤٩،٣٩٨	2,73	5,48	٦٢٠،٩٢٨	2,80	13,01
البرازيل	-	-	-	٥٣٢،٥٤٨	2,64	0	٦٥٤،٥٤٧	2,96	22,90
بلجيكا	٢٦٦،٥٣٠	1,54	-	٣١٩،٥١٧	1,58	19,88	٣٥٨،٥٨٣	1,62	12,22
السويد	٢٥٤،٩٤٩	1,47	-	٢٧٨،٨٩٢	1,38	9,39	٣٣٧،٥٤٢	1,52	21,02
سويسرا	٢٥٢،٦٠٠	1,46	-	٢٧٨،٣٠٠	1,38	10,17	٢٩٠،٣٠٠	1,31	4,31
الهند	٢٥٠،٣٣٧	1,45	-	٢٥٩،٩٦٩	1,29	3,84	٣٣٨،٦٦٣	1,53	30,27
استراليا	٢٤٠،١٥٠	1,39	-	٤١٢،٠٠٠	2,04	71,55	٤٠٧،٠٠٠	1,84	-1,21
كندا	٢٣٤،٨٥٢	1,36	-	٢٤٠،٥٤٦	1,19	2,42	٢٩٨،٠٢٠	1,34	23,89
هونغ كونغ	٢٢١،٧٣٥	1,28	-	٢٣٨،٢٧٧	1,18	7,46	٢٤٧،٨٣٣	1,12	4,01
ماليزيا	٢٢٠،٨٤٣	1,27	-	٢٨٦،١٩٥	1,42	29,59	٣١٨،٧١١	1,44	11,36
تركيا	٢٠٨،٠٠٦	1,20	-	٢٣٥،٨٧٥	1,17	13,39	٣١٣،٥٧٣	1,41	32,94
الصين	٢٠٣،١٢٣	1,17	-	٢١٤،٩٧٤	1,06	5,83	٢٢٩،٠٢٩	1,03	6,53
سنغافورة	١٩١،١٠٠	1,10	-	٢٠٥،٣٠٠	1,02	7,43	٢٢٣،١٠٠	1,00	8,67
روسيا	١٧٦،٤٨٠	1,02	-	١٩٣،١٠٠	0,95	9,41	١٩٨،٨٥٠	0,89	2,97
الدانمارك	١٤٦،٠٠٠	1,00	-	١٦٠،٣١٣	0,79	9,80	١٧٨،٢٢١	0,80	11,17
النمسا	١٣٤،٢٥٨	0,77		١٤٣،١٤٠	0,71	6,61	١٧٢،٦٨٠	0,78	20,63
المغرب	٦٢،١١٥	0,35	-	٦٧،٨١٣	٠،٣٣	9,17	٨٨،٦٩١	٠،٤٠	30,78
سوريا*	٢٢،٥٠٠	0,13	-	١٩،٢٠٠	٠،٠٩	-14,66	١٩،٧٠٠	٠،٠٨	2,60

أعد الجدول من قبلنا بناءً على بيانات الاتحاد الدولي للتأمين البحري،التقرير السنوي (٢٠٠٦-٢٠٠٧-٢٠٠٨)

يتضح من الجدول رقم(٢) الآتي:

- تمثل أقساط الدول الواردة في الجدول حوالي ٩٥% من الأقساط العالمية.

* سوريا ليست من الدول التي وردت في تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري ، ولكن وضعناها لمقارنة أقساطها مع الدول الأخرى.

- تصدر تأقساط هيئة اللويدز العالمية للتأمين البحري جميع دول العالم و استحوزت على نسبة تجاوزت ١٦% من الأقساط العالمية نظراً لتاريخها العريق في مجال التأمين البحري.
- تفوق اليابان على الولايات المتحدة الأمريكية في قيمة الأقساط والحصة السوقية، حيث بلغت حصة اليابان نسبة ١٠،٨٥% من الأقساط العالمية عام ٢٠٠٧، بينما بلغت حصة الولايات المتحدة الأمريكية نسبة ٩،٩١% عام ٢٠٠٧. ويعود هذا التفوق إلى اعتماد اليابان على النقل البحري في تجارتها الخارجية نتيجة طبيعة الإقليم الياباني، حيث تمتلك أسطول تجاري ضخم.
- غياب معظم الدول العربية عن تقارير الاتحاد الدولي للتأمين البحري نظراً لانخفاض أقساط التأمين البحري لديها وذهاب قسم كبير من الأقساط العربية إلى شركات تأمين أجنبية.
- انخفاض قيمة الأقساط السورية بالمقارنة مع الدول الأخرى وانخفاض مساهمتها إلى ٠،٠٨% من الأقساط العالمية عام ٢٠٠٧.

الفصل الثاني

واقع التأمين البحري في سورية

المبحث الأول: تاريخ التأمين البحري في سورية

المبحث الثاني:الواقع القانوني للتأمين البحري في سورية

١- مفهوم عقد التأمين البحري وفق القانون /٤٦/

٢- دولية عقد التأمين البحري

المبحث الثالث: دور وثيقة التأمين في عملية النقل البحري

١- الاعتمادات المستندية.

٢- دور وثيقة التأمين في عقود البيع الدولية.

٣-الاحتيال في التأمين البحري.

المبحث الرابع:إعادة التأمين البحري في سوريا

١- مفهوم إعادة التأمين.

٢- طرق إعادة التأمين.

٣- مؤشرات إعادة التأمين البحري في سورية

تمهيد:

يعدّ النقل من أهم وأخطر الوسائل التي رافقت البشرية في مختلف مراحل تطورها وتاريخها الطويل. حتى غدا قطاع النقل من أهم الأنشطة الإنسانية وأكثرها التصاقاً بتطور الاقتصاد الوطني

والعالمي في وقتنا الحاضر. ويحتل النقل البحري في مجال النقل مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى ليصل إلى ما نسبته ٨٠% من حجم التجارة العالمية تتم بوساطة النقل عبر البحار، وهذه النسبة في ازديادمستمر نظراً لأن وسيلة النقل البحري السفينة لديها القدرة على التكيف مع مختلف أنواع البضائع سواءً من حيث أحجامها وأشكالها. إضافة إلى أنها أرخص وسائل النقل تكلفة من حيث أجور الشحن.

وتعتبر سورية من الدول التي تعتمد على النقل البحري في تجارتها الخارجية، فمعظم عمليات الاستيراد والتصدير بين سورية والدول الأخرى تم عبر البحر. من جهة أخرى فإن الموقع المتميز للمرافئ السورية يسمح لها أن تكون محطة أساسية لأية رحلة بحرية بين الشرق والغرب، ويمكن للمرافئ السورية أن تشكل البوابة الرئيسة لعدد من الدول العربية والآسيوية في تجارتها مع أوربة. فسورية تتمتع جغرافياً بالمسافة الأقرب لدول المشرق العربي وا إيران، مما يبعد أي دولة مجاورة عن منافسة المرافئ السورية كلبنان وتركيا، حيث إن بضائع الترانزيت الواردة إلى جنوب أو وسط العراق وشمال المملكة العربية السعودية وكذلك إيران ستعبر حكماً الأراضي السورية اختصاراً للمسافة وأماناً للطريق. كما أن تكلفة النقل تعدّ زهيدة مقارنة بعبور تلك البضائع قناة السويس التي تضيف إلى كلفة النقل ٠ ادولار ات للطن الواحد مع فرق الرحلة البحرية الطويلة لبلوغ تلك الدول. وبالرغم من ذلك فإن المرافئ السورية ما تزال تعدّ من المرافئ الثانوية في حوض البحر المتوسط حيث تستقبل السفن الصغيرة والمتوسطة فيما تتولى بعض المرافئ التي لا تفوقها أهمية من الناحية الاستراتيجية دور المرافئ الأساسية كميناء دمياط في مصر ولارنكا في قبرص بالرغم من ارتفاع أجور النقل إليهما بنسبة ٢٠% إلى ٣٠% عن المرافئ السورية. من هذا المنطلق فإن تطوير قطاع النقل البحري السوري بات يمثل ضرورة وأولوية ضمن برامج التطوير والإنماء الاقتصادي للحكومة السورية وبالتحديد وزارة النقل.

إن تطوير النقل البحري يعتمد على تنمية جميع العناصر المؤلفة لهذه العملية من أسطول تجاري بحري ومرافئ ونقل بحري وسككي بالإضافة إلى تشريعات متطورة تتناسب مع التطورات الهائلة في مجال التجارة البحرية الدولية. ويعدّ التأمين البحري من أهم العناصر التي تسهم في استقرار التجارة البحرية من خلال توفير الضمان والثقة بين المتعاملين بالتجارة البحرية في دول مختلفة. وتتجلى أهمية التأمين البحري في عدة اتجاهات حيث يبعث الطمأنينة في نفوس المتعاملين بالاستيراد والتصدير فيقومون بصفقاتهم ويشحنون بضائعهم دون تردد أو خوف من مخاطر الرحلة البحرية، حيث يتحمل المؤمنون الأضرار الحاصلة وتنتقل حقوق أصحاب البضائع المؤمن لهم إلى مبالغ التأمين وهكذا يسهم التأمين البحري في ازدهار التجارة البحرية.

وتعتبر وثيقة التأمين البحري من أهم الضمانات التي تطلبها البنوك عند فتح الاعتمادات المستندية من أجل تمويل عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع المنقولةبحراً لأن البضاعة غير المؤمنة بغطاء تأميني هي بمنزلة دين لا ضمانة له و ستحجم البنوك عن تمويل أي صفقة تجارية بين أفراد من دول مختلفة، من جهة أخرى يسهم التأمين البحري في حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان سواءً كانت تلك الثروات على شكل مواد أولية أو نصف مصنعة أو تامة الصنع. ويعتبر التأمين البحري من التأمينات الإحلالية التي يقصد بها تلك التي تؤدي إلى استبدال وا إحلال الأصول الرأسمالية وعوامل الإنتاج والبضائع التي دمرتها الأخطار. ومن هنافإن ّ التأمين أداة الاقتصاد القومي لذلك الإحلال، لذلك فإن ارتباط التأمين البحري بمجال التجارة الخارجية والنقل البحري يجعله منشطاً للاستثمار في تلك القطاعات حيثذاًّها تصبح أكثر جاذبية لتزايد معدلات الاستثمار، ومما لا شك فيه، أن لرؤوس الأموال الصغيرة في مجال النقل والتجارة أهمية بالغة فيما يتعلق بالصناعات والخدمات الداعمة والمكملة، ومن هنا يمكن القولإن ّ التأمين البحري نظام لا يمكن من دونه للتجارة البحرية أن تقوم بدونه. [١]

ويأتي التأمين البحري في المرتبة الثانية بعد تأمينات الحياة في معظم شركات التأمين من حيث الأقساط والتعويضات نظراً لضخامة قيمة المعاملات التجارية البحرية، فالتأمين البحري يمثل الاستيراد والتصدير. وفي سورية فإن الظروف الاقتصادية وقصور التشريعات أسهمت في ضعف هذا النوع من التأمين وتهريب منافعه إلى الخارج وتكريس أعراف وتقاليد لدى التجار ما تزال آثارها الاقتصادية واضحة إلى الآن على الرغم من تحرير سوق التأمين أمام القطاع الخاص.

المبحث الأول

تاريخ التأمين البحري في سورية

---

[١]. سيف, بشار ، الخصائص التسويقية للتأمين البحري. بحث منشور على الموقع الالكتروني www.insureegypt.com/Arabic.htm

رأينا سابقاً أن التأمين البحري من أقدم صور التأمين التي عرفتها البشرية منذ آلاف السنين قبل الميلاد تحت مسميات عديدة. وأول من استخدم عقد التأمين هم الفينيقيون حيث كانوا يقيمون دولة بحرية كبيرة سيطرت على تجارة شرق المتوسط سيطرة تامة. واستخدم الفينيقيون عقد التأمين باسم عقد القرض الجزافي, حيث يقرض شخص ما صاحب السفينة مالاً في بداية الرحلة، فإذا وصلت سالمة يقوم المالك برد المال مع الفوائد المتفق عليها, أما إذا هلكت السفينة فيحتفظ المالك بالمال. وهذه كانت النواة الأساسية لظهور فكر التأمين فيما بعد.

بناءً على ماسبق فإن صورة التأمين البحري كانت أول صور التأمين ظهوراً في سورية منذ آلاف السنين حيث كان الفينيقيون يقيمون مدناً على الساحل السوري ازدهرت في تجارتها البحرية كمدينة أوغاريت وجزيرة أرواد.

أما الصورة الحالية للتأمين البحري بصفته القانونية وطبيعته الاقتصادية فقد عرفته سورية كأحد فروع التأمين التي دخلت إليها عن طريق وكالات الشركات الأجنبية للتأمين في أثناء الانتداب الفرنسي حيث صدر أول قرار عن المفوض السامي برقم /96/ل /تاريخ 1926/1/20 نظم بموجبه أعمال التأمين وحصر تسجيل شركات التأمين لدى المفوضية العليا في بيروت وأخضعها إلى دفع كفالة مالية قدرها /7500/ل.س عن كل فرع من فروع التأمين التي تمارسها. وهكذا قامت تلك الوكالات بأعمال التأمين في سورية خلال فترة الانتداب الفرنسي إلى أن تم الاستقلال. وقد صدر أول تشريع ينظم صناعة التأمين في سورية بموجب المرسوم التشريعي رقم 112 تاريخ 1949/6/8 الذي اشترط على كل شركة وضع ضمانة مصرفية قدرها 10 آلاف ليرة سورية عن كل فرع من فروع التأمين و 25 ألف ل.س عن فرع التأمين للحياة وللادخار[١].

وقد سجل في سورية بالاستناد إلى هذا المرسوم /60/ شركة تأمين عربية وأجنبية تمارس مختلف فروع التأمين. ومن بين هذه الشركات شركة الضمان السورية المساهمة المغفلة التي رخص لها بالعمل بموجب المرسوم رقم /226/ تاريخ 1952/8/7 برأسمال قدره /750000/ل.س للقيام بجميع أعمال التأمينوا ٍعادة التأمين. وفي بداية عهد الوحدة صدر تشريع موحد /القانون رقم 95 لعام 1959/ لجميع الهيئات العاملة في إقليمي الجمهورية العربية المتحدة.وحصر هذا القانون عمل التأمين في الشركات التي تكون مملوكة بكاملها لمساهمين يتمتعون بجنسية البلاد. كما تناول في أحكامه تنظيم هيئات التأمين والتزاماتها وكيفية تنظيم سجلاتها وتحويل وثائقها، وظل الأمر هكذا حتى النصف الثاني من

---

[١] عبدالله،أمين. التأمين في سورية بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق،ص٧٢

عام 1961 حيث صدر القرار /117/ عن رئيس الجمهورية العربية المتحدة والذي قضى بتأميم جميع البنوك وشركات التأمين العاملة في إقليمي الجمهورية المتحدة وآلت ملكيتها إلى الدولة. [١]

وعند صدور هذا القانون كان يعمل في سورية 77 شركة تأمين عربية وأجنبية ومن جنسيات مختلفة أمريكية . فرنسية . هندية . سورية . ألمانية....وقد مارست شركات التأمين الأجنبية أعمال التأمين في سورية عن طريق وكلاء يعملون لحسابها بينما كانت مراكزها الرئيسة خارج سورية، وبعد صدور قانون التأميم أخذت هذه الشركات بسحب كفالاتها المودعة ضماناً لأعمالها. وقامت بعض الشركات بتمويل محفظة الأعمال لديها إلى شركة الضمان السورية التي أصبحت فيما بعد المؤسسة العامة السورية للتأمين، ومنذ عام 1961 بقيت المؤسسة العامة السورية للتأمين اللاعب الوحيد في سوق التأمين السورية تمارس أنواع التأمين كافةً بما فيها التأمين البحري على المستوردات والصادرات.

ومع بداية القرن الجديد بدأ إيقاع اقتصادي مختلف بحكم الواقع السوري وتتالت التشريعات المطورة والمحدثة للقطاعات الاقتصادية لاسيما خاصةً القطاع المالي والمصرفي، ولا يصح الحديث عن المصارف دون الحديث عن توأمها «شركات التأمين» وبالفعل بدأ فجرٌ جديد بالبزوغ في تاريخ التأمين السوري وتحديداً عام 2005 حيث صدر المرسوم التشريعي رقم 43 لعام 2005 الذي أسقط ورقة الحصرية من المؤسسة العامة السورية للتأمين وسمح بالترخيص للشركات الخاصة والعمل في مجال التأمين. ثم تلا المرسوم 43 صدور عدة قوانين ناظمة لسوق التأمين منها قانون وسيط التأمين رقم /6/،و القانون رقم /5/ لعام 2005 الذي ينظم أعمال وكيل التأمين، وقد فتح هذا القانون باب المنافسة بين المؤسسة العامة السورية للتأمين المملوكة من قبل الدولة وبين الشركات الخاصة والتي هي في معظمها فروع لشركات تأمين عربية ذات تاريخ عريق وسمعة حسنة في أسواق التأمين العربية. وتعمل الآن في السوق السورية 13 شركة تأمين عربية تمارس مختلف أنواع التأمين وشركتين للتأمين التكافلي. وقبل صدور المرسوم 43 كان قد صدر المرسوم 68 لعام 2004 والذي قضى بإحداث هيئة الإشراف على التأمين لتقوم بتنظيم قطاع التأمين والإشراف عليه بما يكفل توفير المناخ الملائم لتطوير وتعزيز دور صناعة التأمين في ضمان سلامة الأشخاص والممتلكات وتغطية المسؤوليات، وكذلك تجميع المدخرات التي يتيحها النشاط التأميني وتنميتها واستثمارها لدعم التنمية الاقتصادية في سورية.

من خلال العرض السابق لتاريخ التأمين في سورية نجد أن التأمين البحري نشأ وتطور مع نشوء وتطور قطاع التأمين ككل ومرَّ بنفس المراحل التاريخية التي خضع لها التأمين.

---

[١]. المرجع السابق،ص٧٥

المبحث الثاني

الواقع القانوني للتأمين البحري في سورية

يخضع عقد التأمين البحري في سورية إلى قانون التجارة البحرية رقم 46 تاريخ 2006/11/28 حيث خصص الباب الثامن من هذا القانون لتنظيم أحكام التأمين البحري من المادة /353 / إلى 412/ والقانون في مجمله جاءمنسجماً مع التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري ومتطابقاً مع الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتجارة البحرية والتي انضمت إليها سورية، فالقانون السابق

رقم 86 لعام 1950 لم تعد أحكامه منسجمة مع العصر الحديث والقفزات النوعية التي حدثت في مجال النقل البحري الدولي، حيث تطورت صناعة السفن تطوراً كبيراً وأصبحنا اليوم نشاهد سفناً عملاقة ذات أشكال متعددة وأحجام هائلة وانتشرت سفن الحاويات وناقلات النفط العملاقة التي تحتاج إلى مرافئ ذات مواصفات محددة سواءً من حيث التجهيزات اللوجستية والميكانيكية أو من حيث الكفاءات البشرية المدربة للتعامل معها.

وتقدر قيمة هذه السفن بملايين الدولارات بالإضافة إلى قيمة البضاعة التي تحملها لذلك لا بد من وضع أحكام تفصيلية نظراً لكثرة المنازعات التي قد تنشأ خلال الرحلة البحرية والتي تشمل دولاً متعددة، فالسفينة تعتبر سفارة للبلد الذي تحمل علمه ودخولها إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى يثير تنازع قوانين بشأن كل نزاع ينشأ بين هذه السفينة ومصالح الدولة التي دخلت مياهها، لذلك فإن تحديد القانون الواجب التطبيق في المنازعات البحرية هو أمر في غاية الأهمية لضمان استقرار وسرعة التبادل التجاري الدولي.

أمام هذه التطورات كان لابد من قانون ينسجم معها ويواكبها، فكان القانون 46 لعام 2006 ثم تلاه صدور العديد من القرارات والأنظمة الخاصة بالنقل البحري و التأمين البحري.

١- مفهوم عقد التأمين البحري وفق القانون /46/:

عرّفت المادة /353/ عقد التأمين البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة.

من خلال هذا التعريف نستنتج أنه لاعتبار الخطر بحرياً ويكون محلاً لتأمين بحري يجب أن يحدث في البحر أي خلال رحلة بحرية. أما بخصوص الأعمال التي تحدث على الموانئ أو الأعمال اللازمة لإيصال البضائع إلى مخازن المؤمن له فهي تحتاج إلى نص صريح في وثيقة التأمين.

١-١- أوصاف العقد وشكله:

إذا أردنا تصنيف عقد التأمين البحري استناداً إلى التعريف السابق فإننا نقول إنّه عقد رضائي من عقود الإذعان الملزمة لجانبين ومؤسس على حسن النية وهو عقد احتمالي له صفة التعويض. فكونه رضائياً ينعقد بمجرد الإيجاب والقبول بين طرفيه والكتابة هي فقط للإثبات (المادة 355). وكونه من عقود حسن النية يجب على المؤمن له إبلاغ المؤمن باستمرار عن كل الوقائع التي تؤثر على تقدير الخطر أو الضرر قبل العقد وبعده /المواد 364, 367, 368/ ويجب على المؤمن له إبلاغ المؤمن عن كل الظروف التي من شأنها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن. وهو عقد احتمالي حيث

يجهل الطرفين عند التعاقد ما إذا كان العقد سيتمخض حيالهم عن ربح أو خسارة بسبب عدم علمهم بتحقق الخطر أو تخلفه بصورة مسبقة لذلك يبطل العقد إذا أبرم بعد تحقق الخطر /المادة 363 تجارة بحرية/، ويعدّ عقد التأمين من عقود التعويض حيث لا يجوز للمؤمن له أن يثري على حساب المؤمن نتيجة لقبض التعويض /المادة354 /، وعليه يحق للمؤمن إبطال العقد إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه ووجد هناك غش أو خداع من قبل المؤمن لهوا إذا لم يكن هناك غش أو خداع يعدّ العقد صحيحاً على قدر الأشياء المضمونة ويستحق المؤمن بدل عطل وضرر عند الاقتضاء /المادة 370 تجارة بحرية/.

ويعدّ عقد التأمين عقود الإذعان حيث يُبرَم عقد التأمين بموجب عقود مطبوعة تنظم للعلاقات بين أطرافها تنظيماً تفصيلياً تناول المسائل الأساسية والثانوية على السواء وفي غالب الأحيان يوقع المؤمن له عقد التأمين دون أن يكلف نفسه عناء قراءة شروط العقد المطبوعة مسبقاً أو التدقيق فيها، ومن هنا أوجب القانون إبراز الشروط المطبوعة بشأن الأحوال التي يتعرض فيها حق المؤمن له للبطلان أو السقوط أو تحديد التأمين أن تكتب هذه الشروط بحروف أكثر ظهوراً وأكبر حجماً وا إلا بطل الشرط /المادة 356/.

١-٢-طرفا العقد: يتألف عقد التأمين البحري من طرفين هما المؤمن والمؤمن له. والمؤمن هو عبارة عن شركة التأمين أو من ينوب عنها، أما المؤمن له فلا يشترط أن يكون مالكاً للمال المؤمن عليه بل يجوز التعاقد مع أي شخص له مصلحة في عقد التأمين كدائن البضاعة أو صاحب رهن أو امتياز عليها وقد ينوب عنه المخلص الجمركي أو وكيل آخر كالبائع. وقد لا تعرف هوية الشخص المؤمن له عند التعاقد كما في حالة وثيقة الشحن القابلة للتظهير تباعاً لأشخاص مختلفين ويعدّ التعاقد في هذه الحالة مع شركة التأمين اشتراطاً لمصلحة الغير[١]، ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يجنح في مواجهته بالدفوع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد الأصلي ولو كانت وثيقة التأمين محررة للأمر أو للحامل /المادة 357 تجارة البحرية/.

٢- دولية عقد التأمين البحري:

يتصف عقد التأمين البحري بالطابع الدولي باعتباره يغطي مخاطر يمكن أن تنشأ في أكثر من دولة. وتعدّ صفة الدولية ملازمة لعقود التأمين التي يتم إبرامها في صدد بعض الأعمال والأنشطة كما هو الأمر في عقود الاستيراد والتصدير، إذ يتوافر في شأنها المعيار الاقتصادي لدولية العقد. ففي هذه العقود تنتقل الأموال والبضائع عبر الدول ذهاباً وا إياباً متجاوزة الاقتصاد الداخلي نحو العالمية.

[١] الحكيم،جاك. الضمان البحري، مطبعة الإنشاء،ط١ دمشق،،١٩٨٢، ص٥

إنّ صفة الدولية التي يتصف بها عقد التأمين البحري يثير تساؤلاً قانونياً مهماً....

ماالقانون الواجب التطبيق على عقد التأمين البحري عند تحقق الخطر المؤمن عليه وقد تنشأ منازعة بشأن بنوده وشروطه؟

بالعودة إلى مواد قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006، نجد أنه لم ينص على أية صيغة بهذا الخصوص لذلك يجب العودة إلى القانون العام، وقد تناول المشرع السوري هذه المسألة في المادة 20 من القانون المدني التي جاء فيها: «يسري على الالتزامات التعاقدية قانون الدولة التي يوجد فيها الموطن المشترك للمتعاقدين إذا اتحدا موطناً, فإذا اختلفا موطنا سرى قانون الدولة التي تم فيها العقد, هذا ما لم يتفق المتعاقدان أو تبين من الظروف أن قانوناً آخر هو الذي يراد تطبيقه»[1]. وأعطت هذه المادة الحرية لأطراف العقد لاختيار أي قانون آخر غير قانون موطنهم المشترك أو قانون محل إبرام العقد، وفي حالة عدم الاتفاق بين الأطراف على تحديد القانون الواجب التطبيق يمكن للقاضي استخلاص الإرادة الضمنية من خلال الظروف المحيطة بتعاملهم، وتعدّ من الظروف المحيطة التي يمكن الاعتماد عليها لغة التعامل بين الأطراف والعملة وجنسية الأطراف وشركة التأمين التي يتعاملون معهاوإذا لم يستخلص القاضي من الظروف المحيطة رغبة الأطراف فيتطبيق قانون معين صراحةً أو ضمناً يمكن له الاستناد إلى الشق الأول من المادة /20/ وتطبيق قانون الموطن المشترك للمتعاقدين، فإذا اختلفا موطناً يطبق قانون الدولة التي تم فيها التعاقد.

هذا التفسير القانوني للمادة /20/ من القانون المدني السوري يتفق مع المادة /19/من القانون المدني المصري والمادة /1477/ من قانون المرافعات الفرنسي.[2]

من جهة أخرى لا بد من الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية رقم /46/ أغفل موضوع إنشاء محاكم بحرية متخصصة للفصل بقضايا النقل البحري خاصةً قضايا التأمين البحري، فكما هو معروف أن عمليات النقل البحري تحتاج إلى سرعة ومرونة عالية في التعامل والقاضي الذي يفصل في القضايا البحرية يجب أن يكون متفرغاً لها وغير مكلف بأية محاكم أخرى، لأن تفرغ القاضي للمحكمة البحرية يؤدي إلى زيادة معرفته بكل الأمور المتعلقة بالعمل البحري وأموره القانونية، خاصةً الأعراف والتقاليد البحرية والاتفاقيات الدولية في هذا المجال و لأن القوانين الوطنية مهما بلغت من التطور فإنها لن تستطيع مواكبة سرعة التطور في عمليات النقل البحري الدولي..إضافةً إلى أن التفرغ يسهل على القاضي القيام بالكشوفات والخبرات البحرية في أي وقت يقدم الطلب إلى محكمته،لاسيما أن هذه

[1] القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ٨٤ تاريخ ١٩٤٩/٥/١٨

[2] ابراهيم،أحمد ابراهيم،التأمين على الصادرات والواردات،دراسة مقدمة الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين والضمان في لبنان والعالم العربي ،بيروت،نيسان ٢٠٠٦،منشورات الحلبي الحقوقية،ط١، ٢٠٠٧،ص٣٤٨

الخبرات والكشوفات تتطلب السرعة في إجرائها، ويسرع في حسم الدعاوى التي لاتحتمل التأجيل خاصةً عندما تكون هناك كفالات مصرفية بمبالغ كبيرة.

إن عدم وجود محاكم بحرية متخصصة يؤدي إلى سلبيات كثيرة وأهمها:

- إطالة أمد التقاضي وتراكم الكثير من الدعاوى أمام القضاء.
- صدور قرارات حجز على السفن من قضاة ليس عندهم دراية بخصوصية العمل البحري والقيمة الاستثمارية للسفينة .
- هروب كثير من السفن الأجنبية من الرسو في المرافئ السورية نتيجة عدم ثقتها بالقضاء السوري وخوفها من قرارات الحجز.
- ارتفاع تكلفة التأمين على السفن القادمة إلى المرافئ السورية وانعكاسها على كلفة البضائع التي يكون مقصدها سوريا.

وعليه فإن تخصيص غرفة بحرية ضمن المحاكم المدنية أو الجزئية لا يكفي، لأن تأخير الفصل بالدعاوى البحرية سينعكس سلباً على سمعة المرافئ السورية، حيث يوجد في دواوين المحاكم السورية آلاف الدعاوى البحرية التي تعود إلى سنوات ماضية وتخص مئات السفن الأجنبية التي يتفاجأ أصحابها عندما تؤم المرافئ السورية بقرارات حجز عليها دون علم وكيلها، وتعود معظم هذه الدعاوى إلى الفترة التي كانت شركة التوكيلات الملاحية السورية الوكيل الحصري للسفن التي ترتاد المرافئ السورية.[1]

---

[1] الاقتصادية السورية ،العدد٣٦٥،الموقع الالكتروني
http://www.iqtissadiya.com/archives_index.asp?issue=365

المبحث الثالث

دور وثيقة التأمين في عملية النقل البحري

رأينا سابقاً إن معظم العلاقات التجارية على الصعيد الدولي تتم أساساً عن طريق الملاحة البحرية، حيث إن ٨٠% من تجارة العالم تنقل بحراً ويمثل النفط وحده نصف الكمية المنقولة بحراً. ولاشك أن المشتغلين بالإنتاج الزراعي والصناعي والقائمين على شؤون الملاحة ما كانوا أقدموا على إنجازاتهم والمخاطرة بأموالهم ومصالحهم أمام أهوال البحر لو لم يؤازرهم ما يسمى بالتأمين البحري الذي كان سباقاً منذ آلاف السنين في تقديم الضمانة والطمأنينة للعاملين في مجال التجارة البحرية. وتعتمد التجارة البحرية على ثلاث دعائم من التأمين البحري متكاملة ومتلازمة وهي:التأمين على السفينة، و التأمين على البضائع، و التأمين على مسؤولية الناقل البحري.

وبما أن الصفقات التجارية تتم بين البائعين والمشترين من دول مختلفة، فإن البائع لا يقوم بشحن بضاعته إلا بعد الحصول على الضمانات اللازمة لاستيفاء الثمن من المشتري، والمشتري لا يدفع الثمن إلا بعد استلامه لوثائق الشحن والتأكد من مطابقة البضاعة للمواصفات المطلوبة، هذا الأمر أفضى إلى ضرورة قيام طرف ثالث بدور الوسيط بين البائع والمشتري – أي البنوك– بهذا الدور

عن طريق ما يسمى بالاعتماد المستندي، من جهة أخرى عرفت التجارة الدولية أنواع متعددة من عقود البيع الدولية تبعاً لحاجات البائع أو المشتري.

وتلعب وثيقة التأمينالبحري دوراً مهماً في الاعتماد المستندي وفي عقود البيع الدولية وهذا ما سنراه في هذا المبحث.

١- الاعتمادات المستندية:

تقوم المصارف التجارية بدور كبير في تمويل التجارة الدولية عن طريق الاعتمادات المستندية التي هي من أهم طرق ذلك التمويل، ويعرف الاعتماد المستندي بأنه تعهد كتابي صادر من مصرف بناء على طلب مستورد بضائع لصالح مصدرها يتعهد فيه المصرف بدفع أو بقبول سندات مسحوبة عليه في حدود مبلغ معين ولغاية أجل محدد مقابل استلامه وثائق الشحن طبقاً لشروط الاعتماد والتي تظهر شحن بضاعة معينة بمواصفات وأسعار محددة.[1]

١-١- أطراف الاعتمادات المستندية:

تتعدد أطراف أطراف العلاقة في الاعتمادات المستندية وهم:

- طالب فتح الاعتماد (The applicant): وهو المستورد الذي يعطي التعليمات إلى المصرف لفتح الاعتماد المستندي.
- المصرف فاتح الاعتماد (The opener bank): وهو المصرف الذي يقوم بفتح الاعتماد المستندي والذي يلتزم تجاه المصرف المراسل أو المغطي وحسب شروط الاعتماد بدفع قيم المستندات المقدمة التي يشترط فيها أن تكون مطابقة لشروط الاعتماد.
- المصرف المراسل (The correspondent bank):أو مبلّغ الاعتماد: يتلقى هذا المصرف التعليمات الصادرة من المصرف فاتح الاعتماد، ويقوم بإبلاغ المستفيد بتفاصيل الاعتماد ويكون هذا المصرف مخولاً بقبول ودفع قيم المستندات التي تقدم من المستفيد.
- المستفيد (The beneficiary)إنّ المستفيد من فتح الاعتماد هو البائع ويكون ملزماً بتسليم المستندات المطلقة لشروط الاعتماد إلى البنك المراسل ضمن مدة محددة متفق عليها مسبقاً.

(١) الاعتمادات المستندية / موقع DVD العربي تاريخ ١٣ / ١١ / ٢٠٠٧.
www.dvd4arab.mahtoobcom/archive/index.phplt-693968.html

- البنك المثبت (Confirming bank): يقوم هذا البنك بتعزيز (تثبيت) الاعتماد المستندي مقابل عمولة يحصل عليها من البائع أو المشتري، هذا التثبيت يعطي الضمانة الأكيدة للبائع باستلام قيمة المستندات حتى في حالة عدم تسديد المشتري لقيمة تلك المستندات.
- بنك التغطية (The paying bank): هذا البنك يتولى عملية تغطية قيم المستندات المقدمة على الاعتماد المستندي في حال عدم قبول المصرف المراسل دفع قيم المستندات (أي لا يقبل تعزيز الاعتماد).[1]

١-٢- أنواع الاعتمادات المستندية: وهي حسب المصرف التجاري السوري:

- الاعتماد المستندي القابل للنقض (R. letter of Credit) : يمكن لهذا الاعتماد أن يعدل أو يلغى من المصرف فاتح الاعتماد بأمر من طالب فتح الاعتماد دون الرجوع إلى المستفيد ودون موافقة مسبقة من بقية الأطراف، لذا فإن هذا النوع من الاعتمادات لا يوفر الضمانات الوافية، ويندر استعماله في التطبيق العملي.
- الاعتماد المستندي الغير قابل للنقض (Irrevocable letter of Credit): حيث لا يمكن بهذا النوع من الاعتمادات لأي طرف إلغاء أو تعديل الاعتماد دون موافقة جميع الأطراف الأخرى ذات الصلة بالاعتماد المستندي، لذلكفإن هذا النوع شائع الاستخدام في تمويل العمليات التجارية الدولية نظراً لما يوفره من ثقة عالية وضمانات واضحة وأكيدة ودرجة ضئيلة من المخاطر، والتزام البنك هنا التزام قاطع لا رجوع عنه بغض النظر عن أحوال المشتري شريطة تقديم المستندات.
- الاعتماد غير القابل للنقض وغير المعزز (Irrevocable& Unconfirmed L / C): في هذا النوع من الاعتمادات يلزم المصرف فاتح الاعتماد بالتعهد والالتزام بالتسديد عند تقديم وثائق الشحن المطابقة لشروط الاعتماد، بينما ينحصر دور المصرف المراسل (مبلّغ الاعتماد) يدور الوسيط دون الالتزام بالدفع للمصدر عند تقديم المستندات حيث لم يقم بإضافة تعزيزه للاعتماد.
- الاعتماد غير القابل للإلغاء ومعزز (Irrevocable & confirmed L/C): في هذا الاعتماد يقوم البنك المراسل بإضافة تعزيزه على الاعتماد فهو يعطي البائع الضمانة الأكيدة بقبض الثمن عند تقديم المستندات المطلوبة. وأحياناً لا يقبل المصرف المراسل إضافة التثبيت على

---

(١) القواعد والأصول الموحدة للاعتمادات المستندية / نشرة رقم ٤٠٠ لعام ١٩٨٣ / صادرة عن غرفة التجارة الدولية / باريس /.

الاعتماد المستندي، ولذلك فإنه يتطلب إيجاد بنك آخر لتغطية الاعتماد يسمى بالبنك المغطي (Covering bank) الذي يعطي التعهد والالتزام بالوفاء والتسديد عند تقديم وثائق الشحن المطابقة لشروط الاعتماد ويبقى البنك المراسل مبلغاً للاعتماد فقط، ويأتي التثبيت بطلب من البائع الذي يتحمل أجور التثبيت بموجب شرط يضاف على الاعتماد، ويعتبر هذا النوع من الاعتمادات المستندية الأكثر شيوعاً في الاستخدام داخل سورية.[١]

إلى جانب الأنواع الأربعة السابقة توجد أنواع أخرى من حيث طريقة تسديدها وأهمها:

- اعتماد الإطلاع Sight L/C: حيث يلزم بموجبه المصرف المعين لتسديد القيمة بتسديد قيمة الوثائق لمجرد استلامه الوثائق المطابقة لشروط الاعتماد.
- اعتماد القبول Acceptance L/C: في هذا الشكل من الاعتمادات لا يتم الدفع فور تقديم المستندات الشحن المطابقة للاعتماد وإنما يتم الدفع بعد فترة لاحقة ينص عليها الاعتماد وتتراوح هذه الفترة عادة بين شهر إلى ستة أشهر.

وعندما يتقدم البائع إلى البنك بالمستندات المطلوبة للحصول على قيمتها، يجب أن تكون مصحوبة بعدة وثائق وهي:

- وثيقة الشحن (Bill of lading): وهي وثيقة عقد الشحن بين شاحن البضاعة والناقل، كما أنها إيصال باستلام الناقل البضاعة من الشاحن.
- فاتورة التصدير (export Invoice): وتتضمن كمية البضاعة ونوعها وثمنها.
- وثيقة التأمين البحري (Marine policy)[٢] إن إصرار البنوك على تقديم وثيقة التأمين ضمن المستندات أمر منطقي لأن الضمان الأصلي لقيمة المستندات التي يدفعها البنك هو البضاعة، فإذا فقدت كلياً أو جزئياً فإن هذا الضمان يكون عرضة للضياع أو النقصان، لذا يصر البنك على وثيقة التأمين كضمان إضافي لأمواله. وحتى إذا لم يرغب البائع في الحصول على أمواله بسرعة، فإن الحذر والاحتراس الواجب يدعوان التجار إلى التأمين على بضائعهم في أثناء نقلها بدلاً من مواجهة الكوارث التي يتعرضون لها.[٣]

---

(١) مركز الخدمات المالية، دمشق.
www.syria-money.com

(٢) فاعور، مازن عبد العزيز، الاعتماد المستندي والتجارة الإلكترونية في ظل القواعد والأعراف الدولية والتشريع الداخلي. منشورات الحلبي الحوقية، ط١، ٢٠٠٦. ص٤٣.

(٣) مذكرة في التأمين البحري صادرة عن شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين. دمشق. ٢٠٠٧. ص٢.

وتجدر الإشارة إلا أن المصرف التجاري السوري يوافق على سحب البضاعة العائدة للاعتمادات المستندية التي لم تصل مستنداتها إلى المصرف التجاري السوري عن طريق المصرف المرسل بموجب كتاب تسديد ليتمكن المتعاملين من القطاعين العام والخاص والمشترك من سحب بضائعهم العائدة للاعتمادات المستندية والتي وصلت إلى المرافئ السورية قبل وصول المستندات الأصلية بتقديمهم لصور عن هذه المستندات على أن تكون البضاعة المراد سحبها قد تم استيرادها بموجب اعتماد مستندي ومغطى القيمة بنسبة ١٠٠% لدى المصرف، كما ويشترط أن تقوم الجهة المستوردة بإصدار كتاب تعهد بورود المستندات الأصلية عن طريق المصرف المراسل وبالشكل الذي سلمت عليه صور هذه المستندات.

٢- دور وثيقة التأمين في عقود البيع الدولية:

في عقود البيع الدولية يتفق البائع والمشتري على تحديد مسؤولية كل منهما في نقل البضاعة و التأمين عليها لضمان سلامتها في أثناء النقل، وهناك أربعة أنواع رئيسة لعقود البيوع البحرية الأكثر شيوعاً في التجارة الدولية، وهي:

٢-١-البيع سيف " C.I.F ":

مأخوذة من الأحرف الأولى للكلمات الإنكليزية Cost – insurance – freight ، وهذه الكلمات تعني (ثمن البضاعة . التأمين- أجرة الشحن) حيث يلتزم البائع في هذا البيع بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول من خلال إجراء عقدي النقل البحر يو التأمين على البضاعة ضد مخاطر الرحلة البحرية، كما يتعين على البائع تسليم البضاعة المتفق عليه إلى الناقل لشحنها، كما يلتزم بتغليف البضاعة المبيعة بما يتفق مع طبيعتها وشروط شحنها. ويلتزم البائع في هذا البيع بالتأمين على البضاعة ضد جميع أخطار الرحلة البحرية إلا إذا اتفق صراحة في عقد البيع على أن تشمل وثيقة التأمين جميع المخاطر التي قد تتعرض إليها البضاعة منذ خروجها من مخازن البائع حتى وصولها إلى مخازن المشتري، ويلتزم البائع أيضاً بأن يرسل إلى المشتري وبأسرع وقت جميع المستندات التي تخولهالمشتري ف على البضاعة واستلامها وتخليصها.

ويعد البيع سيف من أكثر البيوع الدولية شيوعاً في مجال التجارة البحرية نتيجة للتسهيلات التي يقدمها المشتري الذي لا يكون له ممثل في ميناء الشحن حيث يعفيه من إبرام عقدي النقل و التأمين.[١]

(١) حسني، أحمد. دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية (سيف وفوب) منشأة المعارف الإسكندرية ، ط ١ ، ٢٠٠٧ . ص ١١٧.

٢-٢-البيع فوب Free on Board / FOB /:

في هذا البيع يقوم البائع بنقل البضائع إلى ميناء الشحن ويسلم البضاعة على ظهر السفينة الناقلة التي يعينها له المشتري في ميناء الشحن المتفق عليه، ويقوم المشتري بإبرام عقد النقل البحري الخاص بالبضاعة المبيعة و التأمين عليها ضد مخاطر الرحلة البحرية.

٢-٣-البيع / سي. أند. أف / Cost + freight /:

يتفق الطرفان في هذا العقد أن يقوم البائع بنقل البضاعة إلى ميناء الشحن وا إبرام عقد نقلها إلى بلد المقصد مقابل ثمن إجمالي يشمل قيمة البضاعة Cost بالإضافة إلى أجرة الشحن freight. ويقوم المشتري بالتأمين على البضاعة بنفسه ضد مخاطر عملية النقل البحري.

٢-٤-البيع فاس " Fas " وتعني FREE ALONG SIDE ":

وهنا يقوم البائع بتسليم البضاعة على الرصيف لتكون في متناول رافعات الشحن ويقوم المشتري بنفسه بإبرام عقدي النقل البحري والتأمن على البضاعة، وهنا يتفق هذا البيع مع البيع فوب ولكن يختلف عنه في أن مسؤولية البائع في البيع/ فاس / تنتهي عند وضع البضاعة على رصيف الميناء و يتحمل المشتري نفقات ومخاطر تحميلها على ظهر السفينة، أما في البيع فوب يتحمل البائع نفقات ومخاطر التحميل على ظهر السفينة.

وكثيراً من الدول تلزم المستوردين الوطنيين بالتعامل بالبيوع FOB، FAS، C&F، تشجيعاً لشركات التأمين الوطنية حيث يقوم المستورد بدفع بدل التأمين بالعملة الوطنية، ومن ناحية أخرى يتجنب المستورد الوطني صعوبة مقاضاة شركات التأمين الأجنبية وملاحقتها عند تحقيق المخاطر المشمولة في عقد التأمين.

في سورية تجري معظم عمليات الاستيراد وفقاً لعقد البيع سيف بسبب بساطتها وعدم وجود ممثل للمستورد الوطني في الخارج، وهذا يؤدي إلى خسارة شركات التأمين الوطنية والاقتصاد الوطني ملايين الليرات السورية سنوياً ،لذلك يجب إلزام التاجر بإبراز وثيقة تأمين صادرة عن إحدى شركات التأمين السورية عند فتح الاعتماد المستندي وقبل بداية الرحلة البحرية، لكي نكون أمام أخطار محتملة فعلاً، وحتى تتحقق الغاية من التأمين.

٣- الاحتيال في التأمين البحري:

يتم الاحتيال في التأمين بحصول المؤمن له بغير وجه حق وبطريق غير مشروع على مبلغ التأمين من خلال تقديم مطالبة بالتعويض لشركة التأمين، فالاحتيال بهذا المعنى هو اصطناع مطالبة التأمين. والاحتيال في مجال التأمين ظاهرة قديمة وليست حديثة، وا إنما قد يكون الجديد فيها هو ابتكار

طرق وأساليب معقدة نحو تحقيق الغاية.وقد تسهم عدة جهات في تنسيق عمليات الاحتيال وبالاتفاق مع المؤمن لهم مقابل الحصول على مبالغ مالية أو نسبة من التعويضات التي تدفعها شركات التأمين. وتشهد فروع التأمينكافةً حالات احتيال ولكن الاحتيال التجاري البحري من أكثر الأنواع تكلفة على شركات التأمين وبالأخص في فرع التأمين البحري الذي يتحمل معظم المبالغ المدفوعة بسبب عمليات الاحتيال باعتباره يغطي عمليات التجارة البحرية الدولية.[١]

ويحصل الاحتيال التجاري عندما يستطيع أي طرف من الأطراف المشتركة في صفقة تجارية سواء بوصفه البائع أو المشتري، أو مالك السفينة أو مستأجرها أو قبطانها أو طاقمها أو شركة النقل البحري، أن ينجح بغير وجه حق وبطريق غير مشروع في الحصول على تعويض أو سلع من طرف آخرتعهّد له بتنفيذ التزاماتهسواءً كانت تجارية أو التزامات نقل أو التزامات مالية.

٣-١- صور الاحتيال البحري:

هناك عدة صور محتملة من أعمال الاحتيال البحري التجاري وأهمها:

- الاحتيال المستندي.
- إغراق السفن عمداً أو الانحراف.
- الإحراق العمدي.
- الاحتيال باستغلال التأمين البحري على البضائع.

وستقوم بشرح موجز عن كل حالة من حالات الاحتيال السابقة.

٣-١-١- الاحتيال المستندي:

يمكن أن يحصل الاحتيال المستندي عندما يكون بيع وشراء البضائع قد تم على أساس خطاب اعتماد مستندي، حيث يكون بعض أو جميع المستندات المحددة من قبل المشتري لتقديمها من قبل البائع إلى المصرف لغرض استلام قيمة البضاعة تكون هذه المستندات مزورة، وتستخدم المستندات المزورة لإخفاء حقيقةأنّ البضائعإمّا أن تكون غير موجودة أو أنها ليست من ذات النوعية أو الكمية المطلوبة من قبل المشتري. وبالرغم من أنه في أحيان معنية يكون فيه خطاب الاعتماد ذاته مزوراً ، إلا أنه في الغالب أن معظم أعمال الاحتيال المستندي ترجع إلى تزوير أو تحوير أو بشكل عام سوء استخدام المستندات المزورة.

٣-١-٢. إغراق السفن عمداً أو انحرافها :

(١) صقر، عزيز، الاحتيال في التأمين ، مجلة الرائد العربي ، دمشق،العدد ٩٨. صيف ٢٠٠٨، ص٤.

يعرّف إغراق السفن عمداً بأنه السماح للماء بدخول السفينة من أجل إغراقها ، وذلك بثقبها. ويعدّ هذا الفعل مشروعاً عندما يكون القصد منه إخماد حريق شب فيها، وفي هذه الحالة تلجأ السفينة إلى مياه ضحلة فيعمد إلى ثقبها لتسريب الماء إليها. وتعدّ الخسارة الناتجة عن ثقب السفينة خسارة كلية. أما إذا كان التثقيب لأغراض أخرى مفتعلة أي بسوء فيه فإنها تعدّ بمنزلة خيانة الربان أو البحارة، وهو أحد الأخطار المؤمن ضدها في وثائق التأمين البحري (بضائع) وتشمل خيانة الربان قيامه بأي عمل يضر بمصالح مالك السفينة شريطة أن يكون ذلك دون علم المالك أو تواطئه. وتغطي وثيقة التأمين البحري (بضائع) الضرر الناتج عن التأخير أو تغيير خط الرحلة إذا كانا قد حصلا بسبب خيانة الربان أو طاقم السفينة، أما التأخير أو الانحراف عن خط الرحلة فإنهما إذا حصلا من دون حصول خيانة الربان أو الطاقم فهما خطران غير مشمولين بالتأمين، ويعني الانحراف عن خط الرحلة ابتعاد السفينة عن خط سيرها المحدد أو عن خط السير المعتاد للرحلة التي تقوم بها إذا لم يكن ثمة خط سير محدد. وتغطي وثيقة التأمين البحري (بضائع) حالة التعرض إلى الانحراف في خط الرحلة الناشئ عن استعمال مالكي السفينة أو مستأجريها الصلاحيات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل، حيث يصرح لهم بالانحراف إذا كان ضرورياً لسلامة السفينة والبضاعة أو لأسباب إنسانية أو لتقديم العون لسفينة عندما تكون حياة الموجودين على ظهرها عرضة للخطر أو للحصول على مساعدة طبية لشخص على ظهر السفينة أو بقصد الالتزام بتخدير أو عندما يكون الانحراف بناء على موافقة شركة التأمين أو خارجاً عن سيطرة الربان أو إذا كان الانحراف نتيجة لخيانة الربان أو طاقم السفينة، ويجب أن تعود السفينة إلى خط سيرها الأصلي فور زوال مبرر الانحراف.

وعادةً يلجأ المحتالون إلى الانحراف بالسفينة ويتولون بيع البضائع المحملة على ظهرها في موانئ صغيرة غير معروفة والتي تسمح قوانينها بتسهيل عمليات البيع بذريعة ظروف طارئة تبرر للربان بيع جزء من حمولة السفينة لغرض إجراء إصلاحات للسفينة، ثم يعود بالسفينة إلى خط سيرها وا ٍغراقها عمداً للتخلص من السفينة بحجة تعرضها لأحد الأخطار البحرية التي أدت إلى إغراق السفينة.

٣-١-٣. إحراق السفينة عمداً:

يعدّ الحرق من أكثر الأشكال انتشاراً في عمليات التخلص من السفينة، وخاصةً السفن المعمرة وذلك للأسباب الآتية:

- الحريق هو خطر مؤمن منه وأن أية خسارة تنشأ عنه فإنها ترتب عموماً حقاً بالتعويض من شركات التأمين.

- من الصعوبة إثبات أن الحريق قد حصل بصورة متعمدة.
- من السهل إحداث الحريق بفعل خطر صغير جداً ولكنه يمتد بسرعة كبيرة ليشمل السفينة بكاملها مسبباً خسارة كلية للسفينة.

٣-١-٤ . الاحتيال باستغلال التأمين البحري على البضائع:

ويهدف هذا الاحتيال إلى الحصول على تعويض يفوق القيمة الفعلية للبضائع عن طريق الاتفاق مع المجهزين على إصدار قوائم بأسعار تتجاوز القيمة الأصلية للبضائع. وقد يرتكب مالك السفينة الغش بالمغالاة في ثمنها عند التأمين على جسم السفينة، وبذلك يعمد إلى التآمر مع الربان لإغراق السفينة عمداً حتى يحقق كسباً من الحصول على تعويض التأمين الذي يفوق القيمة الحقيقية للسفينة. وقد يقوم الربان ببيع البضاعة المشحونة في السفينة قبل إغراق السفينة عمداً للحصول على مبلغ التأمين المغالى فيه، وبذلك يتم التعويض عن السفينة التي غرقت وعن البضاعة التي سرقت قبل غرق السفينة، وفي هذه الحالة يصعب على شركة التأمين إثبات أن السفينة قد أغرقت عمداً كما يصعب على صاحب البضاعة إثبات أنها قد بيعت قبل إغراق السفينة، ويصعب أيضاً الرجوع إلى مالك السفينة لأنه غالباً مايكون وهمياً أو قد باع السفينة مرات عديدة، ويمكن أن تختفي السفينة في مكان مهجور لمدة تكفي لاعتبار أنها قد غرقت ويتم تغيير لونها واسمها وجنسيتها ثم تعود بعد ذلك بإسم وجنسية مختلفين تماما.[١]

٣-٢- آثار الاحتيال على شركة التأمين وكيفية مكافحته:

٣-٢-١- إن ازدياد حالات الاحتيال في التأمين البحري يؤدي إلى آثار سلبية عديدة على شركة التأمين نظراً لأن شركة التأمين تتحمل في النهاية التعويض عن الخسائر الناجمة عن الاحتيال،وغالباً ما تكون التعويضات ذات قيم عالية وتؤدي إلى خسائر تأمينية كبيرة تؤثر على نتائج أعمال الشرك وتدفع بها إلى رفع أسعار التأمين لديها بهدف التعويض عن الخسائر، وفي بعض الحالات تضطر شركات التأمين إلى زيادة التدقيق في المطالبات من خلال إجراء البحث والتقصي، مما يؤثر على سمعة الشركة في عدم تسديد التزاماتها تجاه المؤمن له، وقد تضطر شركة التأمين إلى التوقف عن إصدار وثائق التأمين البحري بسبب ازدياد حالات الاحتيال فيه.[٢]

٣-٢-٢ . وسائل مكافحة الاحتيال التجاري البحري:

---

[١] مجموعة مؤلفين، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990، ص182

(٢) صقر، عزيز، مرجع سابق. ص٧.

يمكن معالجة الاحتيال التجاري من خلال مجموعة من المقترحات التي يمكن أن تسهم في التقليل من عمليات الاحتيال وهذه المقترحات هي:

- عدم نقل ملكية أو تغيير اسم سفينة في أثناء إبحارها في رحلة.
- عدم التعامل مع السفن الجوالة وشركات النقل البحري المزدوجة الجنسية والتعامل قدر الإمكان مع الشركات الملاحية المعروفة وذات السمعة الجيدة.
- إدراج أسماء السفن والشركات التي تثبت إدانتها بأعمال الاحتيال البحري على القائمة السوداء.
- إيجاد فريق بحث وتقصي لدى شركة التأمينمهمته التقصي عن التعويضات ودراستها وا إجراء الاتصالات اللازمة مع الجهات مصدرة الفواتير.
- قيام شركات التأمن بالتعاون فيما بينها للتقليل ما أمكن من عمليات الاحتيال، وذلك من خلال تزويد هذه الشركات بأسماء الأشخاص أو الجهات أو الشركات التي قامت بعملية احتيال وذلك لمنع إصدار وثائق لها.
- في حالة النقل متعدد الوسائط يجب بيان مسار الرحلة البحرية ثم البرية تفصيلياً في أصل عقد الاعتماد المستندي ووثيقة التأمين البحري، وعدم الاكتفاء بذكر بداية ونهاية الرحلة فقط.١
- يجب على شركات التأمينالامتناع عن تأمين السفن القديمة نظراً لأن ذلك يشجع على الاحتيال البحري رغبةً في الإثراء بالحصول على قيمة التأمين، ويجب أن يزيد قسط التأمين كلما زاد عمر السفينة إلى أن يصل إلى حد معين يتم الامتناع بعده عن التأمين٢.

(١) العنبكي، شهاب أحمد، مبادئ مكافحة الاحتيال البحري، دراسة منشورة على الموقع www.kantakji.com/fiqh/Files/Studies/5411.doc

[٢] مجموعة مؤلفين،القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، مر جع سابق،ص183

المبحث الرابع

إعادة التأمين البحري

درسنا في المبحث الثاني والثالث الأخطار التي يمكن أن تحدث للإرسالية البحرية سواء للبضاعة أو للسفينة، وحدوث هذه الأخطار سوف يؤدي إلى تحقق خسائر بحرية جسيمة،ونتيجةً لذلك سوف تتحمل شركات التأمين مسؤوليات كبيرة قد تفوق في بعض الأحيان قدرتها على الدفع ،الأمر الذي قد يؤدي إلى إفلاس هذه الشركات أو إحجامها عن تغطية الرحلة البحرية تأمينياً .نباءً على ذلك وجدت شركات التأمين نفسها بحاجة إلى آلية معينة تضمن لها إمكانية استيعاب الأخطار التي ازدادت وتنوعت بفعل ما أحرزته التطورات الاقتصادية والتكنولوجية سواء" من حيث تنوع المنتجات وزيادة الطلب عليها أو من حيث التقدم الكبير في صناعة السفن والناقلات العملاقة ذات القيم المالية الكبيرة.

إذاً إن زيادة حجم الأخطار وارتفاع درجة خطورتها كان المحرض والدافع لشركات التأمين لكي تبحث عن شركات أخرى تتقاسم معها عبء التأمينبهذه القيم العالية، وتمكن من مواجهة الطلب المتزايد على تأمينها. وهكذا انبثقت آلية جديدة لتحقيق ذلك، وهي إعادة التأمين، ففكرة إعادة التأمين نشأت وتطورت مع تطور فكرة التأمين نفسها .

١ – مفهوم إعادة التأمين وأهميته:

١–١– مفهوم إعادة التأمين:

إن إعادة التأمين هو تحويل كامل قيمة التأمين الذي تكتبه شركة التأمين في بادئ الأمر أو جزء من قيمة هذا التأمين إلى شركة تأمين أخرى، بمعنى آخر هو وسيلة لتفتيت الخطر وتوزيعه على عدد كبير من شركات التأمين داخل الدولة أو خارجها حيث يلاحظ في العصر الحديث ازدياد قيمة

الشيء محل التأمين وازدياد الأخطار أيضاً .فمثلاً قيمة ناقلة بترول عملاقة ازداد عشرات المرات ليصل إلى ملايين الدولارات نتيجة تقدم صناعة السفن، لذلك فإن تحقق الخطر يعرّض شركة التأمين لخطر الانهيار، وفي المقابل أن قبول شركة التأمين لجزء من وحدة الخطر المعروضة عليها لن يرضي العميل ومندوب شركة التأمين، وربما يؤدي إلى فقد شركة التأمين لعملية كبيرة قد تحقق لها ربحاً لايستهان به، وحتى تخرج شركات التأمين من التناقض السابق فإنها تلجأ إلى التأمين على مثل هذه الأخطار المركزة وتحتفظ لنفسها بالقدر الذي يتناسب مع قدرتها المالية وتؤمن على الجزء الآخر لدى شركة تأمين أخرى. هذه العملية تسمى إعادة التأمين Reinsurance ، والأخيرة قد تكون شركة تأمين عادية، أي تقوم بعمليات التأمين المباشر بجانب عمليات إعادة التأمين، أو شركة متخصصة في عمليات إعادة التأمين فقط. وفي بعض الأحيان قد يقوم معيد التأمين ،بإعادة تأمين جزء من العملية التي قبلها لدى شركة إعادة تأمين أخرى، وتسمى هذه العملية بالتأمين على إعادة التأمين Retrocession كما يسمى المبلغ الذي يتنازل عنه المؤمن المباشر إلى معيد التأمين بالمبلغ المعاد تأمينه Sum Reinsurance ،ويسمى المبلغ الذي لايعاد تأمينه بالمبلغ المحتفظ به Retention . ويتقاضى المؤمن المباشر من شركة إعادة التأمين عمولة عن العمليات المتنازل عنها وتحسب هذه العمولة كنسبة من القسط المستحق لمعيد التأمين وتختلف هذه النسبة من نوع تأمين لآخر.

من كل ما تقدم فإنه يمكن أن نعرف عقد إعادة التأمين، بأنه اتفاق بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين بمقتضاه يتعهد معيد التأمين بأن يتحمل جزءاً من التزام المؤمن المباشر والذي يتمثل في التعويض على أن يقوم المؤمن المباشر بدفع جزء من القسط إلى معيد التأمين وبناءً على ذلك نجد أن المؤمن له في عقد التأمين المباشر لا شأن له إطلاقاً بعقد إعادة التأمين فهو ليس طرفاً .

وبالرغم من أن عقد التأمين يعدّ عقداً احتمالياً مثل عقد التأمين العادي، ولكن يختلف عنه بأنه ليس من عقود الاذعان نظراً لما يتمتع به الطرفان من تساوٍ في المركز الاقتصادي ومن إمكانية مناقشة شروط الاتفاق بحرية تامة. وقد تعددت النظريات حول طبيعة عقد إعادة التأمين، فقيل أنه عقد وكالة يقوم فيه المؤمن بدور الموكل ومعيد التأمين بدور الوكيل، وقيل أنه عقد ضمان يضمن فيه معيد التأمين الضامن أمام المضمون، ولكن في الواقع أن معيد التأمين لايضمن مصالح المؤمن له. ولكن الرأي الغالب والذي نتفق معه يتجه الى اعتبار اتفاق إعادة التأمين بمثابة عقد تأمين يكون فيه المؤمن بمثابة المؤمن له ويكون معيد التأمين بمثابة المؤمن في عقد التأمين العادي[1].

---

[1] غلاييني، بديعة. ضنّاوي،عدنان– التأمين من الخطر، دار المعارف العمومية،ط١، طرابلس،لبنان، ١٩٩٢،ص١١٦

وقد ظهرت أول عملية لإعادة التأمين عام 1370 وتمثلت في تغطية اختيارية في فرع التأمين البحري، وتمت أول اتفاقية لإعادة التأمين في أوروبا عام1821 ولم تظهر شركات إعادة التأمين المتخصصة إلا في عام 1846 شركة /كولونيا رى الألمانية/ ثم توالى تأسيس شركات إعادة التأمين المتخصصة في كل من سويسرا والنمسا وبلجيكا وفرنسا، وظهرت أول شركة في الولايات المتحدة عام 1894.[١]

١-٢- أهمية إعادة التأمين:

يحقق إعادة التأمين فوائد كثيرة تعود غالبيتها على شركات التأمين المباشر،كما أن له فوائد أخرى للمؤمن له بالرغم من أنه ليس طرفاً في اتفاق الإعادة .

ويمكن إيجاز فوائد إعادة التأمين بالآتي:

- الحماية من التراكم: تقوم شركة التأمين بإعادة التأمين لأنها ترغب في التخفيف من أعبائها، فالمؤمن المباشر قد يصدر وثائق تأمين بمبالغ كبيرة قد تزيد عن قدرته الاحتفاظية، وهنا يقوم المؤمن المباشر (شركة التأمين) بإعادة تأمين الجزء الفائض إلى شركة إعادة تأمين تجنباً لتراكم المطالبات في حال تحقق الخطر، وبذلك تحقق التوازن والاستقرار في أعمالها.
- رفع القدرة الاستيعابية :إن الطاقة الاستيعابية هي الحد الأقصى للمبلغ الذي تستطيع شركة التأمين أو إعادة التأمين للاكتتاب به ودون تعريض هامش ملائمتها للخطر فتقبل الأخطار الكبيرة الحجم وهي مطمئنة، لأن معيد التأمين سيقبل إعادة تأمين ما يزيد عن طاقتها.
- الحصول على الخبرة : تتمكن شركة التأمين من إعادة التأمين الحصول على الخبرة والمشورة الضرورية من معيد التأمين خصوصاً عند بداية مزاولة نشاطها، أو عند الاكتتاب في أخطار لم يسبق لها الاكتتاب فيها أو قبول أخطار بمبالغ تأمين كبيرة.
- تثبيت الأرباح :تحصل شركات التأمين على عمولات من شركات الإعادة نتيجة إعادة تأمين بعض الأقساط لديها ،وهي بذلك تضمن لنفسها حداً معيناً وثابتاً من الأرباح.

أما بالنسبة للمؤمن له، باعتبار أن عملية إعادة التأمين تؤدي إلى استقرار المركز المالي لشركة التأمين وتعزز من قدرتها على الوفاء بالتزاماتها، فإن ذلك يضمن للمؤمن له الحصول على كامل حقه

[١] –عبد ربه،ابراهيم –مبادئ التأمين الاجتماعي والتجاري، مرجع سابق، ص٤٧٤

عند مطالبة شركة التأمين وتعفيه من التعاقد مع أكثر من شركة تأمين في أن واحد، خاصةً إذا كان الشيء الذي يرغب في تأمينه ذا قيمة كبيرة[1] .

بناءً على ماسبق فإن شركة التأمين المباشر تلجأ إلى الإعادة (خاصةً فرع التأمين البحري) للتخلص من الأخطار الأكثر خطورة، والاحتفاظ بالأخطار الأقل خطورة .(مثال عندما يقبل المؤمن التأمين على بضائع أو أجسام سفن بشروط جميع الأخطار All Risks، فإنه يستطيع إعادة التأمين على الفقد الكلي فقط، ويحتفظ لنفسه بأخطار الخسائر الجزئية).

٢- طرق إعادة التأمين:

لاقت عملية إعادة التأمين إقبالاً كبيراً من قبل شركات التأمين المباشر، باعتبارها الحل الأمثل لتوزيع الخسائر، وإعطاء المؤمن مقدرة أكبر على قبول عمليات تأمين تتعلق بمخاطر كبيرة . وظهرت فيما بعد طرق مختلفة لإعادة التأمين، حيث ظهرت في البداية الطريقة الاختيارية التي بموجبها يعرض المؤمن المباشر على المؤمن المعيد جزءاً من عملية التأمين، وهذا الجزء هو ما يزيد عن طاقته وللمؤمن المعيد الحرية في قبول إعادة التأمين على هذا الجزء أم لا . بعد ذلك ظهرت الطريقة الاتفاقية، حيث يتم الاتفاق بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين على الأخطار التي سيتم إعادة تأمينها، وهنا يكون لزاماً على المؤمن المباشر إعادة تأمين هذه الأخطار في حال حدوثها ،بالمقابل يكون لزاماً على معيد التأمين قبول إعادة تأمين تلك الأخطار في حال حدوثها سواءً اتفقت مع مصالحه أم لا.

وتقسم إعادة التأمين الاتفاقي إلى اتفاقيات إعادة نسبية واتفاقيات إعادة غير نسبية. وسندرس هذين الأسلوبين من ناحية التأمين البحري انسجاماً مع موضوع الدراسة.

٢-١- اتفاقيات الإعادة النسبية(proportional) وتقسم إلى:

٢-١-١- اتفاقية الحصة النسبية (Quota Share treaty): بموجب هذه الاتفاقية تلتزم الشركة المسندة أن تسند نسبة معينة من أعمالها، ويلتزم معيد التأمين أن يقبل إعادة تأمين هذه النسبة. ففي هذه الاتفاقية تقسم الأقساط والتعويضات بين الشركتين بالنسبة نفسها، وتتقاضى الشركة المسندة من شركة إعادة التأمين عمولة عن الأعمال التي أسندتها إليها، وتحسم هذه النسبة من الأقساط المدفوعة إليها .

٢-١-٢- اتفاقية الفائض (Surplus treaty) : في هذا النوع من اتفاقيات إعادة التأمين تقوم الشركة المسندة بتحديد حد معين لاحتفاظها، وما زاد عن هذا الحد تعيد تأمينه لدى شركة إعادة

[1] الزبيدي،عبدالله محمد،دور إعادة التأمين في دعم صناعة التأمين الأردنية،بحث منشور على الموقع الالكتروني www.arablawinfo.com

التأمين، وهنا تستطيع الشركة المسندة تغيير حد احتفاظها في كل مرة. وحد الاحتفاظ هو الحد الأقصى للمبلغ الذي تريد شركة تأمين أن تحتفظ به لحسابها الخاص .

والخطر في أجسام السفن هو السفينة وآلياتها،أما بالنسبة إلى فرع البضائع فالوضع أكثر تعقيداً نوعاً ما. وتعتمد الطريقة التقليدية على تجميع مبالغ تأمين جميع الشحنات التي تم تأمينها لدى الشركة، ويتم شحنها على متن السفينة نفسها للحصول على الالتزام النهائي، وتسمى هذه الطريقة أي سفينة (any one vessel) ولهذه الطريقة محاسنها ومساوئهاوأهم فوائدها أنّه يمكن لشركة التأمين في حال غرق السفينة التوصل إلى التزامها النهائي، وبذلك تستطيع الاكتتاب بأكثر من الخطر الأصلي، لأنها تعرف الحد الأعلى لمسؤوليتها وتقوم بحمايتها عادةً ، أما عن مساوئها فهو أن شركة التأمين لاتستطيع حصر ارتباطها إلا إذا عرفت اسم السفينة الناقلة، وهو الأمر الذي يصعب حصولها عليه نظراً لأنه يحدد بعد أن تكون قد قامت بالتأمين على البضائع بزمن طويل .

وهناك طريقة أخرى وهي اعتماد مبدأ كل وثيقة لتكون أساساً لتوزيع الأخطار بين احتفاظها وبين شركة الإعادة، ويطبق هذا الأسلوب بشكل خاص في التغطيات المفتوحة(Open covers) ويعرف هذا الأسلوب بأي وثيقة أو تصريح أو وثيقة شحن،ولهذا الأسلوب محاسنه أيضاً ، منها أن اسم السفينة الناقلة غير ضروري،كما أن عمليات حصر التراكم سهلة ورخيصة، أما مساوئه فهو أن التراكم على السفينة الواحدة غير معروف، وهو بذلك يحد من الحدود الاكتتابية للشركة كما أنه يزيد من تكلفة غطاء زيادة الخسارة والذي سيحمي عدداً لا محدوداً من الاحتفاظات، فقد يؤدي غرق السفينة التي تحمل مثلا/10/ وثائق لصالح شركة التأمين إلى تحمل هذه الشركة إلى 10 مرات من احتفاظها في الوثيقة الواحدة.[١]

٢-٢- اتفاقيات الإعادة غير النسبية Non. proportional)تنقسم الإعادة الغير نسبية إلى نوعين أساسيين:

٢-٢-١- اتفاقية زيادة الخسارة (Excess of loss treaty): تحدد الشركة المسندة في هذه الاتفاقية الحد الأعلى من التعويضات الذي تتحمله عن الحادث الواحد وما زاد عن هذا الحد يتحمله معيد التأمين .

٢-٢-٢- اتفاقية وقف الخسارة (Stop loss treaty) : وهنا تحدد الشركة المسندة النسبة التي تتحملها من الخسائر إلى الأقساط التي تتقاضاها، فإذا زادت نسبة خسائرها عن النسبة التي حددتها، فإن معيد التأمين يتحمل هذه الزيادة بموجب هذه الاتفاقية. وهذا الأسلوب قليل الاستخدام في

---

١ Marine insurance…An Estoric Class, Marine insurance review/February200

فرع التأمين البحري بسبب النتائج غير المتوازنة لهذا الفرع، فقد تسجل إحدى السنوات خسارة كبيرة بسبب غرق سفينة، أما السنة التي تليها فقد تحقق ربحاً كبيراً، وهذا الأمر كثير الحدوث في التأمين البحري.

٢-٢-٣- طريقة الحساب المشترك أو(نظام المجمع Pools Schemes):

يتم اللجوء إلى هذه الطريقة في حالة الأخطار ذات درجة الخطورة العالية التي ينتج عنها خسائر فادحة وغير عادية، وذلك بهدف تفتيت هذه الأخطار وتوزيعها على أكبر عدد ممكن من الشركات، كذلك يهدف حساب احتمال تحققها بطريقة مرضية، خاصة إذا ما كان حدوثها غير منتظم، وأخيراً للقضاء على المنافسة بين هذه الشركات. وبمقتضى هذه الطريقة يتم الاتفاق بين مجموعة من شركات التأمين على إنشاء نظام مجمع لإعادة التأمين، على أن تقوم كل شركة مشتركة في هذا المجمع بتحويل جميع العمليات التأمينية التي تحصل عليها من النوع المتفق على تحويله إلى هذا المجمع أي إلى إدارة هذا المجمع والتي غالباً ما تكون في صورة مكتب مستقل (مكتب التأمين المشترك) ،وهنا كل عملية تعقدها أية شركة إعادة تأمين مشتركة في المجمع تحول إلى الحساب المشترك "نظام المجمع وتوزع بالتساوي فيما بينها أو بحسب نسب مختلفة يتم الاتفاق عليها [١].

٣- مؤشرات إعادة التأمين البحري في سورية:

بدأت أعمال إعادة التأمين في سورية مع المؤسسة العامة السورية للتأمين في سبعينات القرن الماضي حيث كانت سياسة المؤسسة متحفظة ليس في القبول وا ٕنما في الاحتفاظ من الأخطار لحسابها الخاص، فكان القسم الأكبر من الأخطار المكتتب عليها يعاد تأمينه في الخارج لدى شركات إعادة تأمين عربية وأجنبية بسبب ضعف رأسمال المؤسسة العامة السورية للتأمين وقلة احتياطاتها. وفي عام ١٩٨٦ اتخذت اللجنة الاقتصادية في مجلس الوزراء توصية حصرت أعمال إعادة التأمين في المؤسسة العامة السورية للتأمين بالتأمين على الطيران والنقل البحري والمصافي ومحطات الطاقة والتوليد، أما باقي الأعمال يتم الاحتفاظ بها ولايعاد تأمينها كالسيارات وتأمينات الحياة و التأمين الشخصي وغيرها. وبقي هذا الأمر حتى التسعينات حيث شهدت سورية تحولات اقتصادية واجتماعية كبيرة نتيجة الاستقرار السياسي والاقتصادي. وعملت المؤسسة على زيادة رأسمالها إلى مليار ليرة سورية عام ١٩٩٧ بما يتناسب والدور الذي تقوم به باعتبارها المؤسسة الوحيدة التي تمارس كافة

١عبوي، زيد منير، إدارة التأمين والمخاطر، دار كنوز المعرفة، عمان، ط1،2006،ص77

أعمال التأمين المباشر، لذلك أعطيت الصلاحية الكاملة لإعادة تأمين الصلاحية الكاملة لإعادة تأمين مايجب أن يعاد تأمينه من الأخطار الكبيرة وفقاً لأسس فنية وعملية.

كل ذلك ساهم في تطوير برامج إعادة التأمين لدى المؤسسة ورفع من حدود احتفاظها من الأخطار الكيرة في مختلف الفروع خاصةً في فرعي الحريق والهندسي حيث رفعت المؤسسة العامة السورية للتأمين احتفاظها من الخطر الواحد من ٥٠ مليون عام ١٩٩١ إلى ١٩٠ مليون عام ١٩٩٨ أي بمعدل ٤٠٠% . أما في فرع التأمين البحري فقد حافظت المؤسسة العامة السورية للتأمين على حد احتفاظ ثابت خلال تلك السنوات. والجدول الآتي يبن ذلك:

الجدول رقم (٣):

إعادة التأمين لفرع تأمين النقل البحري في المؤسسة العامة السورية للتأمين لعدة أعوام (ل.س)

العام	الاحتفاظ من البوليصة أو الشحنة	الفائض	الخطوط
1990	11,000,000	55, 000,000	5 خطوط
1994	43, 000,000	215, 000,000	5 خطوط
1996	43, 000,000	215, 000,000	5 خطوط
1997	44, 000,000	220, 000,000	5 خطوط
1998	45, 000,000	225, 000,000	5 خطوط

المصدر: عبد الله، أمين – التأمين في سورية بين النظرية والتطبيق – الجمعية التعاونية للطباعة – دمشق ٢٠٠٠ – ص ٢٤٩.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (٣) أن حدود احتفاظ المؤسسة العامة السورية للتأمين من البوليصة أو الشحنة الواحدة بقي ثابتاً بمعدل مليون دولار لعقد التأمين الواحد، ويعود ذلك إلى خطورة هذا النوع من التأمين حيث تكثر الحوادث نتيجة تعدد الأخطار البحرية وارتفاع قيم الخسائر في حال حدوثها، لذلك كانت سياسة المؤسسة متحفظة في زيادة احتفاظها في هذا الفرع.

وتطورت أعمال المؤسسة العامة السورية للتأمين بعد عام ٢٠٠٠ ورفعت من حدود احتفاظها في مختلف الفروع من الأخطار الكبيرة وتنوعت برامج الإعادة لدى المؤسسة بما يضمن الغطاء التأميني المناسب. والجدول الآتي يبين أعمال إعادة التأمين البحري /بضائع/ خلال عدة أعوام

الجدول رقم (٤)

أعمال إعادة التأمين البحري في المؤسسة العامة السورية للتأمين من عام2000 حتى عام2007

الوحدة ألف ليرة سورية

السنة	البدلات	الاحتفاظ	نسبة الاحتفاظ
2001	860443	782527	90.94%
2002	926368	833647	89.99%

94.69%	893897	944006	**2003**
94.24%	1268725	1346202	**2004**
87.04%	942000	1082211	**2005**
86.48%	701000	810548	**2006**
70.54%	397000	562727	**2007**

المصدر:المؤسسة العامة السورية للتأمين– التقرير السنوية أعوام/٢٠٠٠/٢٠٠٤/٢٠٠٦/٢٠٠٧

من خلال الجدول السابق نلاحظ ارتفاع نسب احتفاظ المؤسسة العامة السورية للتأمين، حيث تجاوزت هذه النسبة معدل/٩٤%/ في بعض السنوات فيما انخفضت نسب الاحتفاظ إلى/٧٠,٥٤% / عام ٢٠٠٧، وهذا التفاوت بين السنوات يعود إلى طبيعة فرع التأمين البحري وتنوع الأخطار البحرية وتنوع اتفاقيات إعادة التأمين البحري تبعاً لذلك. فالمؤسسة العامة السورية للتأمين تعتمد اتفاقية الفائض في معظم أعمال إعادة التأمين البحري وتعتمد الإعادة الاختيارية في بعض الأخطار. وبعد تحرير سوق التأمين السوري عام 2005ودخول الشركات الخاصة في منافسة مع القطاع العام كان لزاماً على الدولة تنظيم عملية إعادة التأمين وفق معايير محددة للحفاظ على مصلحة الشركات من جهة، ومصلحة المواطنين(حملة وثائق التأمين) من جهة أخرى. فأصدرت هيئة الإشراف على التأمين القرار ١٠٠/٥٣ تاريخ ٢٠٠٨/١١/٥، المتضمن معايير إعادة التأمين ومما جاء في القرار ما يلي:

مادة (٤): تلتزم الشركة بأن تسند نسبة لا تقل عن ٧٠ بالمائة من حجم إعادة التأمين الصادرة عنها لشركات إعادة تأمين متخصصة حاصلة على تصنيف (BBB) على الأقل حسب تصنيف شركة " ستاندرد آند بوور " (S&P) أو أي تصنيف مكافئ لذلك صادر عن إحدى الشركات العالمية المتخصصة.

مادة (٥): يجوز للشركة إسناد نسبة لا تزيد على ٢٠ بالمائة من إعادة التأمين الصادرة عنها لشركات إعادة التأمين العربية مع الاستثناء من شرط التصنيف ويكون الحد الأقصى لحصة أية شركة إعادة في هذه الحالة لا يزيد على ١٠ بالمائة[1].

ويتضح من المادة الرابعة المذكورة أعلاه، اهتمام الهيئة بالحفاظ على حقوق المؤمن لهم وحماية الشركة من خلال فرضها أن يتم إسناد نسبة ٧٠% على الأقل من حجم الإعادة لدى شركات ذات تصنيف جيد، كما أن هذا الشرط سيزيد من ثقة المتعاملين مع شركات التأمين الوطنية، كونها تعتبر

[1] القرار ١٠٠/٥٣ – تاريخ ٢٠٠٨/١١/٥ – هيئة الإشراف على التأمين – المادتين ٤–٥.

مغطاة بحماية جيدة من شركات إعادة عريقة. أما المادة الخامسة فقد استثنت الشركات العربية من شرط التصنيف تشجيعاً على التعاون العربي في مجال التأمين، كما أن هذا الاستثناء من التصنيف يعود إلى الشك الحاصل بالأسس المعتمدة في هذا التصنيف، فقد لا تصنف الشركات العربية تصنيفاً جيداً من قبل شركة (ستاندرد آند بوور) الأمريكية لأسباب سياسية- كما حصل مع شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين- مما دعا إلى مراعاة ذلك واستثناءها من هذا الشرط، ولكن بنسبة معقولة تضمن الحماية الكافية للشركات السورية من قبل الشركات الأكثر قوة وملاءة في مجال إعادة التأمين.

كذلك فقد صدر القرار ٦٢/١٠٠ تاريخ ٢٩/١١/٢٠٠٦ الناظم لحالات الإعادة الاختيارية، وقد جاء فيه:

مادة (١): تلتزم جميع شركات التأمين السورية بالحصول على موافقة مسبقة من هيئة الإشراف على التأمين قبل اكتتابها أية أخطار ذات طبيعة خاصة أو مما يقع خارج نطاق اتفاقيات إعادة التأمين التي لديها، أو ما يقتضي إسنادها كاملةً أو شبه كاملة في أسواق إعادة التأمين الاختيارية .

مادة (٣): في حال الأخطار الكبيرة والأخطار الناشئة عن عقود (توريد أو تنفيذ أو أشغال) خارجية والتي يمكن إسنادها جزئياً تحت الاتفاقية، فإنه يُطلب إلى الشركة:

أ- عرض الخطر على شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين و باقي الشركات لاكتتاب جزء منه لا يتجاوز حدود ما تسمح به اتفاقيات إعادة التأمين النسبية المتاحة لها.

ب -يُحظر على الشركة التي قبلت المشاركة في الخطر الذي عُرض عليها واكتتبت بجزء منه تقديم عرض منافس للجهة المؤمنة إلا بعد انقضاء عامين أي بعد مرور سنتين على التأمين [1]

وقد أدى إلزام الشركات بالحصول على موافقة الهيئة المسبقة على حالات الإعادة الاختيارية إلى تمكنها (الهيئة) من الحفاظ على أكبر قدر ممكن من الأقساط في السوق المحلية، من خلال زيادة احتفاظ الشركة أو توزيع جزء من الخطر بين الشركات المحلية.

وقد شهدت سوق التأمين الوطنية حالات إعادة اختيارية بعد تدخل هيئة الإشراف على التأمين واقتراحها لطرق إعادة مناسبة ساهمت في زيادة الاحتفاظ، الأمر الذي يؤدي إلى تخفيض مبالغ العملة الصعبة الصادرة للخارج، وينتج عن ذلك زيادة في رصيد العملة الصعبة داخل الدولة. ومما يساعد

[1] القرار ٦٢/١٠٠ - تاريخ ٢٩/١١/٢٠٠٦ - هيئة الإشراف على التأمين.

على ذلك أيضاً تسديد القسط بالدولار الأمريكي، وعرض الخطر على شركة إعادة التأمين المحلية، وهي شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين AUR.

وقد أظهرت نتائج أعمال إعادة التأمين لدى شركات التأمين الخاصة السورية لعام ٢٠٠٧ نسب احتفاظ هذه الشركات وفقاً للجدول التالي:

الجدول رقم(٥)

نسب احتفاظ شركات التأمين من أقساط التأمينات العامة لعام ٢٠٠٧

اسم الشركة	نسب الاحتفاظ
الوطنية	%٩١
آروب	%٧٩
المشرق العربي	%٧٣
الثقة – ترست	%٧٠
السورية العربية	%٦٣
المتحدة	%٥٧,٠٨
السورية الكويتية	%٥٥
التأمين العربية	%٤٥

المصدر:هيئة الإشراف على التأمين، بيانات غير منشورة

من خلال الجدول السابق نلاحظ انخفاض حدود احتفاظ الشركة السورية الكويتية إلى ٥٥%، وشركة التأمين العربية إلى ٤٥% ، وهذا يمكن تفسيره إلى اعتماد هاتين الشركتين على اتفاقية الحصة النسبية في أغلب فروع التأمين بما فيها البحري. فيما وصلت نسب الاحتفاظ لدى الشركة الوطنية للتأمين إلى ٩١% ، وشركة أروب إلى ٧٩% ، وهذا يعود إلى اعتماد هاتين الشركتين على اتفاقيات غير نسبية مما يتيح لها الاحتفاظ بقسم كبير من أقساطها.

٣-١- دور المعيد المحلي في خدمة الاقتصاد الوطني :

تلعب شركات إعادة التأمينالمحلية دوراً داعماً للاقتصاديات الوطنية من خلال الحفاظ على أقساط التأمين داخل البلدان العربية، ووقف نزيف القطع الأجنبي، وتحسين ميزان المدفوعات. حيث تعد شركات الإعادة الوعاء الكبير الذي تتجمع فيه نسبة كبيرة من أقساط التأمين مما يتيح لها قدرة مالية كبيرة للمساهمة في عملية التنمية الاقتصادية. و دفعت المزايا والخدمات التي تقدمها شركات الإعادة للاقتصاديات الوطنية الدول النامية إلى إنشاء شركات إعادة وطنية للحفاظ على رؤوس الأموال داخل البلد. وقد شهدت الدول العربية في العقود الأخيرة إنشاء العديد من شركات الإعادة الوطنية في الجزائر والمغرب ومصر والبحرين....وغيرها.

في سورية تمارس أعمال إعادة التأمين شركة وحيدة هي شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين مملوكة لدول اتحاد الجمهوريات العربية تتخذ من دمشق مقراً لها منذ عام١٩٧٥، حيث شكلت بقيامها

سوقاً وحيدة لإعادة التأمين في سورية تقبل الأخطار من شركات التأمين السورية وشركات التأمين الليبية وباقي الدول العربية وأنحاء العالم حيث وصلت أقساطها عام ٢٠٠٨ إلى ١٢٠٠ مليون ليرة سورية.

ويلزم القانون شركات التأمين في سورية وليبيا إسناد مالا يقل عن ١٠% من كامل الأخطار التي تعيد تأمينها في الخارج لشركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين إلا أنه في التطبيق العملي فإن الحصة الإلزامية المسندة هي أقل من ذلك، نظراً لأن شركات التأمين تقوم بإسناد بعض أعمالها إلى شركة الاتحاد العربي بموجب اتفاقيات (خارج الحصة الإلزامية) كاتفاقية الفائض. وقد بلغت الأقساط الإجمالية لشركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين عام ٢٠٠٨ مبلغ ١١٧٨ مليون ليرة سورية – باستثناء فرع الحياة– وبلغت حصة السوق السورية منها نسبة ٢٥,٩٢% بمبلغ تجاوز ٣٠٥ مليون ليرة سورية، وفيما يتعلق بأقساط إعادة التأمين البحري فقد بلغت مساهمتها نسبة ٢٣,٧٣% من الأقساط الإجمالية لشركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين.

والجدول الآتي يبين أقساط التأمين البحري الواردة إلى شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين من السوق السورية وبقية الأسواق.

الجدول رقم (٦)

أقساط التأمين البحري الواردة إلى شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين /٢٠٠٥–٢٠٠٨/ الوحدة(ل.س)

السنة	النوع	الإجمالي	السوق السوري	النسبة%	السوق الليبي	النسبة%	كافة أنحاء العالم	النسبة%
2005	بضائع	153456825	22760139	14.83	48686646	31.72	82010040	53.44
	أجسام	46290984	0	0	6034035	13.03	40256949	86.96
	الإجمالي	199747809	22760139	11.39	54720681	27.39	122266989	61.21
2006	بضائع	149777873	23164046	15.46	31897064	21.29	94716763	63.23
	أجسام	44240815	0	0	6452714	14.58	37788101	85.41
	الإجمالي	194018688	23164046	11.93	38349778	19.76	132504864	68.29
2007	بضائع	163241635	54231288	33.22	24439385	14.97	84570962	51.8
	أجسام	53586197	1951279	3.64	5806873	10.83	45828045	85.52
	الإجمالي	216827832	56182567	25.91	30246258	13.94	130399007	60.13
2008	بضائع	224125832	99472071	44.38	21854749	9.75	102799012	45.86
	أجسام	55352020	13451929	24.3	6017622	10.87	35882469	64.82
	الإجمالي	279477852	112924000	40.4	27872371	9.97	138681481	49.62

المصدر: شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين– دمشق

نلاحظ من خلال الجدول السابق ارتفاع الأقساط المسندة إلى شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين بعد تحرير قطاع التأمين حيث تجاوزت الأقساط ١١٢ مليون ليرة سورية وهذا أمر جيد، ولكن المطلوب هو رفع الحصة الإلزامية من ١٠% من مجموع الاسنادات الى٢٥% على الأقل لأنه يحافظ على رصيد العملة الصعبة داخل البلد، ويساهم في وضع هذه الأموال في قنوات استثمارية.

الفصل الثالث

اقتصاديات التأمين البحري السوري

المبحث الأول : النقل البحري السوري

١- القواعد القانونية التي تحكم النقل البحري السوري

٢- المرافئ السورية

٣- الأسطول التجاري السوري

المبحث الثاني:الأداء الاقتصادي للتأمين البحري

١- أعمال التأمين البحري خلال فترة الاحتكار

٢- أعمال التأمين البحري بعد صدور المرسوم 43 لعام 2005

المبحث الثالث:التأمين البحري في مصر

١- هيكلية سوق التأمين المصري

٢- واقع النقل البحري المصري

٣- مؤشرات التأمين البحري في مصر

المبحث الرابع:الآفاق المستقبلية للتأمين البحري في سورية

المبحث الأول

النقل البحري السوري

يتميز قطاع النقل البحري بخصائص عديدة قد تكون مختلفة عن باقي الأنشطة الاقتصادية العالمية الأخرى من حيث ظروف التشغيل أو تعدد جنسيات أطراف النقل البحري وأيضاً المعاهدات الدولية التي تحكم صناعة النقل البحري، لذلك فإن هذه الصناعة تعدّ من أهم الصناعات الموجودة في الوقت الحالي نظراً لتميزها بطابع خاص، فهي من أكثر الصناعات حرية وانفتاحاً ولديها أعقد وأكثر أنظمة السوق تطوراً كما أنها من أكثر الأنشطة دولية في العالم وأكثرها كثافة في رأس المال. [١]

إن صناعة النقل البحري تحتضن تقريباً كل التطور ات الجديدة في تكنولوجيا النقل والاتصال عن بعد وهي من القطاعات الاقتصادية التي أسهمت بشكل كبير في تطور الاقتصاد العالمي بشكل عام وفي العولمة الاقتصادية بشكل خاص. وباعتبار التأمين البحري يخص التجارة البحرية والضامن الرئيس لنمو صناعة النقل البحري فالعلاقة بينهما علاقة ذات تأثير متبادل.

ومن هنا فإن دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري تنطوي على أهمية كبيرة للتعرف على المرافئ البحرية وظروف التشغيل بالإضافة إلى المنظومة التشريعية التي تحكم قطاع النقل البحري في سورية.

لقد ارتبط اسم سورية بالبحر منذ أقدم العصور وتعود بدايات هذه العلاقة إلى زمن الفينيقيين الذين سكنوا الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، حيث كان الفينيقيون بحارة مهرة جابوا بتجارتهم كلّ أرجاء المعمورةو هاجر بعضهم إلى جزر البحر الأبيض المتوسط وبلاد الإغريق وشمال إفريقيا وأسسوا مستعمرات لهم كانت محطات لسفنهم وأسواق لتجارتهم،و عرف الفينيقيون الكثير من والأعراف البحرية العاداللتي تكرّست مع الزمن وأخذت بها معظم المدونات البحرية القديمة وانتشرت إلى مختلف الدول البحرية فالسفينة التي تنقل البضائع تنقل معها الحضارة والثقافة بين البلدان المختلفة. لقد

---

[١]. الصابوني, محمد غسان, القضايا البحرية, منشورات فرع نقابة المحامين بدمشق, ١٩٧٩, ص٥

ظل البحر حاضراً دوماً في مجمل التطور الحضاري الذي عرفته المجتمعات الإنسانية بما فيها المجتمع السوري حيث يلعب البحر دوراً في ترسيخ قوة الدولة واستقلالها. وتتمتع سورية بموقع جغرافي مميز على الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، حيث كانت منذ العهد القديم وما تزال نقطة عبور أساسية لمختلف الشعوب والحضارات، وهي الآن مهيأة لأن تكون محطة رئيسة في التجارة الدولية البحرية.

يؤدي النقل البحري في سورية دوراً دافعاً للاقتصاد ومحفزاً للنمو حيث يسهم بشكل أساسي في معظم الأنشطة الاقتصادية من زراعة وصناعة وتجارة.

ويسهم قطاع النقل البحري في التنمية الاقتصادية من خلال:

- زيادة الدخل القومي من خلال ناتج خدمات النقل البحري.
- ترويج الصادرات وفتح أسواق جديدة.
- تنمية صناعات داعمة للنقل البحري /إصلاح سفن . سياحة . وكالات ...).
- خلق فرص عمل جديدة[1].
- تنمية علاقات سورية مع الدول الأخرى.

ودخول سورية إلى النقل البحري العالمي يفرض عليها مجموعة من الإجراءات المتعلقة بأداء المرافئ وتجهيزاتها وسلسلة النقل المتعدد الوسائط بالإضافة إلى منظومة تشريعية متطورة وظروف سياسية وأمنية مستقرة.

بناءً على ماسبق سوف نتطرق إلى ثلاثة محاور أساسية وهي: البنية التشريعية التي تحكم النقل البحري السوري، ومن ثم المرافئ، وبعدها الأسطول التجاري السوري.

١- القواعد القانونية التي تحكم النقل البحري السوري:

رأينا فيما سبق أن القواعد القانونية البحرية تمتد إلى قرون سابقة منذ عهد الفينيقيين حيث ظهرت هذه القواعد بداية في صورة أعراف وعادات بحرية، وبذلك تختلف هذه عن أشباهها ونظائرها من القواعد الحقوقية الأخرى في أنها لم تنشأ دفعة واحدة أو تكونت في فترات زمنية متقاربة.و أسهم أهل اليونان في خلق بعض المبادئ القانونية البحرية كالاستقراض الجزافي «القرض البحري»، كما كان للرومان الباع الطويل في إفراغ بعض القواعد البحرية في قوالب حقوقية منتظمة كتلك التي نظمت علاقة الربان ومجهز السفينة بالغير. وفي العصور الوسطى نشطت الملاحة البحرية بسبب ما كان

---

[1] عبداللا،علي: عبد الحافظ ،مصطفى،*إدارة و تشغيل الموانئ*،الطبعة الأولى، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، مصر ،٢٠٠٠.

النقل البري يتعرض على أخطار قطاع الطرق، ثم جاءت الحروب الصليبية لتصل الشرق بالغرب وأخذت المبادئ والقواعد البحرية بالتقارب من بعضها بعضاً ونهضت مجموعات حقوقية دونت العادات والاجتهادات والسوابق البحرية وتم تطبيقها على العمليات التي تحدث في البحار، وفي العصر الحديث أخذت معظم الدول البحرية بهذه المبادئ عن طريق الاتفاقيات الدولية وضمنتها في قوانينها الوطنية.

في سورية يعد قانون التجارة البحرية العثماني الصادر في عام 1859 المأخوذ عن قانون التجارة الفرنسي الصادر عام/1807/ أول تشريع ينظم أحكام الملاحة البحرية في سورية عندما كانت جزءاً من الدولة العثمانية. وا لى جانب هذا القانون وجدت أحكام مبعثرة في تشريعات مختلفة صدر بعضها عن المفوضية العليا الفرنسية. بعد الانتداب أضحت هذه التشريعات قاصرة عن السير جنباً إلى جنب مع التطور الحقوقي الحديث عمدت السلطات السورية إلى إصدار قانون جديد للتجارة البحرية رقم 86 لعام 1950 الذي اقتبس عن قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر 1947.[١]

وقد تطور النقل البحري بعد ذلك تطوراً هائلاً سواء من حيث أساليب النقل وأنواع البضائع أو من حيث تطور وسيلة اعتماد الدول على النقل البحري بشكل كبير نظراً لما يقدمه هذا النقل من خدمات على أوسع مدى وبكلفة تقل عن وسائل النقل الأخرى، وأصبحت أرباحه تشكل أرقاماً كبيرة في ميز انيات الدول، لذلك فقد عكفت الدول والشركات على بناء أو شراء السفن والاهتمام بموانئها وأساطيلها البحرية. هذه الثورة في مضمار النقل البحري لابد أن تنعكس على المسائل القانونية ولابد من أن يتماشى التطور القانوني جنباً إلى جنب مع التطور الاقتصادي ولابد من إرساء القواعد والأسس والنظريات القانونية التي تتوافق مع التطورات الجديدة، فعقدت الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، وعدلت أحكام بعض الاتفاقيات لتنسجم مع هذه التطورات مثل معاهدة بروكسل لعام 1924 والمعدلة عام 1968، وقواعد هامبورغ لعام ١٩٧٨ التي انضمت سورية إليها. وكان لزاماً على القائمين على شؤون النقل البحري في سورية أن يعيدوا صياغة قانون ١٩٥٠ بما ينسجم مع هذه التعديلات والأسس الجديدة. فصدر القانون رقم 46 لعام 2006 ليواكب هذا التطور حيث جاء القانون الجديد في مجمله متوافقاً مع القواعد القانونية الدولية ومنسجماً مع متطلبات التجارة البحرية الدولية.

في الواقع فإن عام 2006 يمثل انعطافاً ونقطة انطلاق أساسية في مجال تطوير النقل البحري السوري. فالعام 2006 شهد إحداث أول غرفة ملاحة بحرية سورية بموجب القانون رقم 20 لعام 2006 والتي تضم في عضويتها وكلاء شركات التأمين البحري، و تعمل الغرفة على توحيد الجهود للنهوض بواقع النقل البحري السوري وتطويره وتقديم التوصيات والمقترحات في سبيل ذلك.

---

[١] الصابوني، محمد غسان ، القضايا البحرية، مرجع سابق، ص١٥

بالإضافةإلى القيام بالأبحاث والدراسات وإعداد الإحصاءات المتعلقة بهذا القطاع وشهد العام 2006 صدور قانون الحماية البحرية من التلوث /القانون رقم 9/ وصدور قانون الجمارك الجديد رقم /38/. وبالرجوع إلى قبل عام 2006 فقد صدرت عدة قوانين أسهمت في إيجاد الإطار القانوني الملائم لتطور هذا القطاع. فقد صدرت عدة قوانين أسهمت في إيجاد الإطار القانوني الملائم لتطور هذا القطاع. فصدر القانون رقم 57 لعام 2001 بشأن تحديد مناطق الملاحة ومنح الشهادات المرفئية والقانون رقم /36/ لعام 2003 المتعلق بالكوارث البحرية والحطام البحري.

ومن أهم القوانين التي صدرت في تلك الفترة المرسوم التشريعي رقم 55 لعام 2002 والذي سمح للقطاع الخاص العمل في مجال الوكالات البحريةووضع حداً لاحتكارية شركة التوكيلات الملاحية المملوكة من قبل الدولة وفتح المجال واسعاً للمنافسة بين الوكالات، وهذا ما انعكس إيجاباً بخلق فرص عمل جديدة وزيادة في عدد السفن التي ترتاد المرافئ السورية.

من جهة أخرى وفي حالات حجز السفينة سمح القضاء السوري للوكيل البحري تقديم تعهداً مقروناً بكفالة مصرفية لفك حجز السفينة والحاويات،وذلك استناداً إلى قرار وزير العدل رقم 1787/6679 ت / تاريخ 2004، وتم اعتماد رسائل الضمان وكتب التعهد المقدمة من أندية الحماية والتعويض العالمية من فك حجز السفينة /قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1/7472 تاريخ 2004/9/1، وقد وضعت شروط محددة لاعتماد رسائل الضمان وهذه الشروط تتعلق بترك الخيار للمدعي في قبول كتب التعهد أو الكفالة المصرفية وضرورة أن تكون أندية الحماية عالية المستوى وعالمية الانتشار واشترط هذا القرار أن يتم الترخيص لهذه الأندية وتسجيلها أصولاً في سورية و أن يكون لها وكيل أصولي يتحمل الأعباءكافةً في حال قبول كتاب التعهد منها. ويتضح من هذه الشروط أنها وضعت لحماية حقوق المواطن السوري تجاه شركات الشحن والبواخر والخوف من إفلاس النوادي التي لا تتمتع بسمعة عالمية.[1]

من خلال هذه الإطلالة السريعة على القواعد والأنظمة القانونية التي تحكم قطاع النقل البحري السوري، يمكننا القولإنّ المشرع السوري والقائمين على النقل البحري قد قاموا بخطوات كبيرة لإيجاد الأساس القانوني المناسب المنسجم مع متطلبات التجارة الدولية وخاصةً قواعد السلامة الدولية، ونتيجة لذلك دخلت سورية اللائحةالبيضاء للدول التي تملك أسطولاً بحرياً.

[1]. دليل النقل البحري السوري /إصدار عام ٢٠٠٧/ ص٥٣

هذا التطور التشريعي انعكس بشكل مباشر على إنتاجية المرافئ السورية وسمعة الأسطول التجاري السوري و أسهم في دخول سورية إلى اتفاقيات هامة مع مختلف الدول البحرية، الأمر الذي سيوضح بالأرقام في لاحقاً .

٢ – المرافئ السورية:

تعدّ المرافئ البحرية البوابة الرئيسة للتجارة الخارجية لأية دولة وواجهة أولى للبلد لذلك ينبغي التخطيط لها لإبراز صورة جميلة تعكس حضارة البلد وتطوره وتعود بالنفع الاقتصادي للبلد. وتلعب المرافئ دوراًكبيراً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية, فالميناء الذي يتمتع بسمعة إيجابية من حيث البنى التحتية والكفاءة والسرعة يكون مقصداً للسفن من كافة الدول ونتيجة لذلك ترتفع إيرادات هذا المرفأ بما يزيد في الدخل القومي للبلد. فقدوم أية سفينة إلى المرافئ السورية تؤدي إلى سلسلة من الأنشطة ذات العلاقة /وكالات بحرية . تفريغ . شحن . صيانة ...) وغيرها من الأنشطة التي تؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة ونشاط اقتصادي ينتج إيراداً للدولة.

وقد أسهمت المرافئ السورية بشكل كبير في بناء الاقتصاد الوطني حيث تم استيراد الآلات والمصانع ومختلف أنواع المواد اللازمة لقيام الصناعات عن طريق المرافئ البحرية في بداية النمو الصناعي وتم تصدير معظم المنتجات الزراعية (كالحبوب والقطن) عبر هذه المرافئ، فلعبت المرافئ دور المحرك والمحفز للتجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية بشكل عام. [١]

وفي مجال الخدمات تقدم المرافئ السورية معظم الخدمات المعروفة في المرافئ العالمية كالقطر والإرشاد والمناولة وا ٍصلاح السفن وتوفر المرافئ السورية مجموعة من التسهيلات المساعدة داخل الحرم المرفئي « تخليص جمركي/مخابر/تأمين ...)

٢–١– إنتاجية المرافئ السورية:

تطورت المرافئ السورية في السنوات الأخيرة تطوراً كبيراً حيث تم استقدام آليات وروافع متطورة لتسريع وتسهيل عملية الشحن والتفريغ داخل المرفأ وتم توسيع الساحات والمستودعات لتتلاءم مع مختلف أنواع البضائع.ومؤخراً تم استقدام روافع عملاقة /الكانتري/ للتعامل بشكل أسرع مع سفن الحاويات التي أصبحت اليوم السمة الأساسية للنقل البحري الحديث.

هذا التطور انعكس بشكل مباشر على إنتاجية المرافئ السورية من خلال ارتفاع عدد السفن التي ترتاد المرافئ السورية سنوياً حيث ارتفع عدد السفن التي أمت مرفأي اللاذقية وطرطوس من 2646 سفينة عام 2001 إلى 4089 سفينة عام 2008.

---

[١]. صحيفة الثورة /العدد ١٣٨٨٣/تاريخ ٢٠٠٩/٤/٥

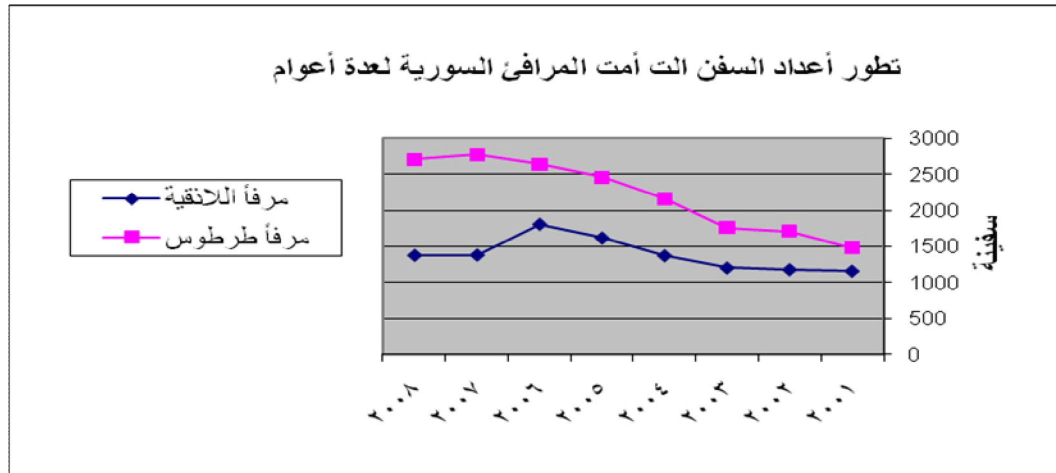
والجدول الآتي يبين ذلك:

الجدول رقم (٧) يبين عدد السفن القادمة إلى مرفأي اللاذقية وطرطوس بين عامي (2008/2001)

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
مرفأ اللاذقية	1163	1183	1206	1374	1616	1805	1384	1380
مرفأ طرطوس	1483	1708	1761	2164	2457	2638	2772	2709
المجموع	2646	2891	2967	3538	4073	4443	4156	4089

المصدر:النشرات الإحصائية لمرفئي اللاذقية وطرطوس/٢٠٠٧/٢٠٠٨/

الشكل(١) تطور أعداد السفن الي أمت المرافئ السورية بين عامي(٢٠٠١-٢٠٠٨)



أعد الشكل من قبلنا

من خلال الجدول السابق يتبين تنامي عدد السفن التي أمت المرافئ السورية ووصلت نسبة النمو إلى 54% بين عامي /2001 و2008/، ومن الأسباب التي أسهمت بشكل كبير في هذا النمو صدور العديد من التشريعات والأنظمة التي تتعلق بقطاع النقل البحري عموماً وبآلية عمل المرافئ وسلامتها اضحةً ◌ً ، الأمر الذي أسهم في اعتبارها ضمن المرافئ الآمنة بالإضافة إلى الانفتاح الاقتصادي السوري خلال السنوات الماضية وزيادة حجم المبادلات التجارية مع الدول الأجنبية. ولكن يؤخذ على المرافئ السورية عدم قدرتها على استقبال السفن الكبيرة نظراً لانخفاض عمق الغاطس في المرافئ، مما يدفع تلك السفن إلى تفريغ حمولاتها في المرافئ المجاورة (مثل قبرص و بيروت) ومن ثم إعادة شحنها على متن قوارب صغيرة إلى المرافئ السورية، مما يترتب أجور وتكلفة أعلى على الشاحن. أما فيما يخص البضائع المنقولة فقد شهدت المرافئ السورية ارتفاعاً كبيراً في كميات البضائع المتداولة لديها استيراداً

وتصديراً حيث تجاوزت المرافئ طاقتها الإنتاجية المقدر ة بـ 20 مليون طن إلى حوالى 21 مليون طن. وارتفعت نتيجة لذلك إيراداتها السنوية والجدول التالي يبين تطور كمية البضائع الواردة والصادرة عبر المرافئ السورية بين عامي (2008/2001)

الجدول رقم (٨) يبين حركة البضائع في مرفأي اللاذقية وطرطوس بين عامي (2008/2001) الوحدة ألف طن

السنة	مرفأ اللاذقية		مرفأ طرطوس		المجموع		الإنتاجية
	الاستيراد	التصدير	الاستيراد	التصدير	الاستيراد	التصدير	الإجمالية
2001	2930	689	4703	1044	7633	1733	9366
2002	3644	905	6673	1801	10317	2706	13023
2003	3871	996	5830	2130	9701	3126	12827
2004	5037	1008	7827	1889	12864	2897	15761
2005	6239	1083	9655	2733	15894	3816	19710
2006	6931	1162	9773	2994	16704	4156	20860
2007	6349	1468	10053	2825	16402	4293	20695
2008	6799	1261	10766	2172	17565	3433	20998

المصدر:النشرات الاحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس/٢٠٠٧/٢٠٠٨/

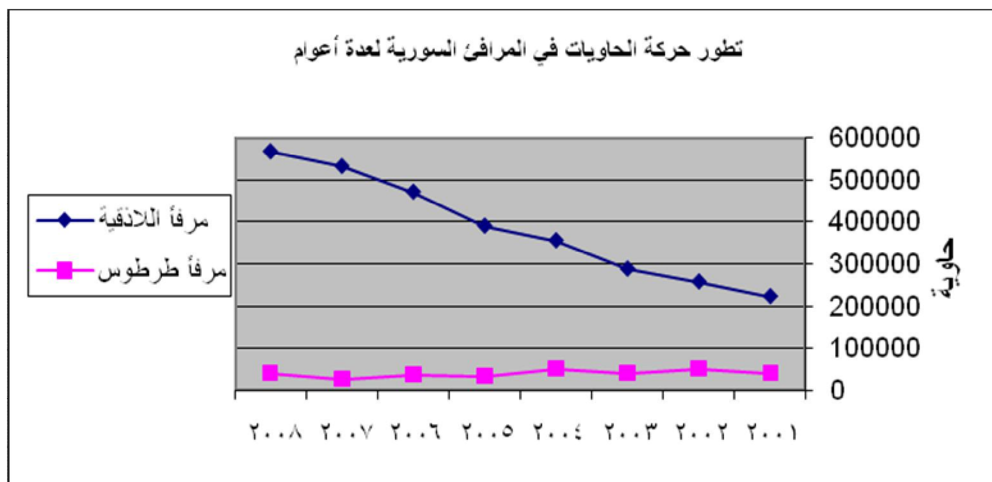
من خلال هذا الجدول نجد الارتفاع الملحوظ في كمية البضائع المتداولة عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس، وخاصة مرفأ طرطوس نتيجة اعتماده على تصدير الفوسفات والترانزيت. ويعتمد مرفأ اللاذقية بدرجة كبيرة على الحاويات حيث يستخدم المرفأ روافع وآليات متطورة للتعامل مع مختلف أنواع الحاويات ومؤخراً تم تركيب أربع روافع عملاقة /كانتري في مرفأ اللاذقية لزيادة السرعة في شحن وتفريغ الحاويات، فكما هو معروف أصبحت الحاويات اليوم السمة الأساسية للنقل البحري ومن الضروري جداً امتلاك المرفأ لكافة التجهيزات اللازمة لاستقبال السفن الكبيرة وتفريغها بأكبر سرعة ممكنة ضمن معايير السلامة والأمان والجدول التالي يبين حركة الحاويات في المرافئ السوري لعدة أعوام.

الجدول رقم(٩) حركة الحاويات في مرفأي اللاذقية وطرطوس خلال الأعوام (2008/2001)

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
مرفأ اللاذقية	222698	257586	288026	356025	390769	471970	533237	568196
مرفأ طرطوس	39447	51152	39885	51628	33000	38649	26554	41552
المجموع	262145	308738	327911	416653	423769	510619	559791	609748

المصدر: النشرات الاحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس/٢٠٠٧/٢٠٠٨/

الشكل رقم(٢) تطور حركة الحاويات في المرافئ السورية بين عامي٢٠٠١/٢٠٠٨



أعد الشكل من قبلنا

من خلال الجدول رقم (٩) ، نجد التطور الكبير الذي طرأ على حركة الحاويات في مرفأ اللاذقية، ومن المتوقع أن يصل عدد الحاويات المتداولة إلى مليون حاوية خلال ثلاث سنوات قادمة بعد أن تم التعاقد مع شركة خاصة لإقامة محطة دولية لتناول الحاويات في مرفأ اللاذقية. أما في مرفأ طرطوس والذي يعاني من تدني في عدد الحاويات المتداولة، فقد اتفقت شركة المرفأ مع شركة فلبينية متخصصة لإقامة محطة دولية لتناول الحاويات، وقد باشرت الشركة الخاصة أعمالها منذ الشهر العاشر 2007، وتهدف شركة مرفأ طرطوس من هذا الاتفاق رفع عدد الحاويات المتداولة عن المرفأ إلى 600 ألف حاوية في السنوات القادمة.

من جهة أخرى فقد أدت الظروف السياسية والحرب على العراق وحرب لبنان 2006 إلى تنشيط حركة الترانزيت العربي عبر المرافئ السورية وشكلت المرافئ السورية نقطة عبور أساسية لبضائع الترانزيت إلى مختلف الدول العربية الآسيوية خصةً العراق والأردن.

والجدول الآتي يبين ذلك:

الجدول رقم (١٠)

حركة الترانزيت الخارجي عبر مرفأي اللاذقية وطرطوس بين عامي(٢٠٠٠/٢٠٠٧). (الوحدة طن)

العام	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
مرفأ اللاذقية	16327	17415	19627	72512	185746	183209	226617	146366
مرفأ طرطوس	774307	867563	2387012	1213761	2344753	2759819	1944981	1679415
المجموع	790634	884978	2406639	1286273	2530499	2943028	2171598	1825781

المصدر: النشرات الإحصائية لمرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس أعوام /2007/2006

نلاحظ من خلال هذا الجدول نجد تفوق طرطوس في حركة الترانزيت الخارجي وخصوصاً ترانزيت العراق والأردن. ويرجع هذا التفوق إلى موقع مرفأ طرطوس الذي يعدّ الأقرب من مرفأ اللاذقية إلى الطرق الدولية المؤدية إلى العراق والأردن.

من خلال ما تقدم نجد الدور الكبير الذي لعبته وتلعبه المرافئ السورية في التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية بشكل عام حيث وصلت كمية البضائع المنقولة بحراً سواءً استيراداً أو تصديراً في عام 2008 إلى 21 مليون طن.

٢-٢-العلاقة بين الخدمات المرفئية و التأمين البحري:

تقدم المرافئ العديد من الخدمات التي تساعد على إتمام عملية النقل البحري وتقوم بمجموعة من العمليات اللازمة لضمان سلامة البضائع حتى تسليمها أصولاً إلى أصحابها. فالمرفأ يعدّ مؤتمناً على البضاعة، ويجب على القائمين عليه القيام العمليات اللوجستية كافّةً للحفاظ على البضائع وضبط حالات التراكم في الموانئ، وهذه من الأمور الرئيسة التي تساعد في تقدير حدود التأمين لكل بوليصة سواءً في الإرسالية الواحدة أو السفينة الواحدة كذلك في تحديد مبالغ التأمين في كل موقع. وهنا سنلقي الضوء على أهم الخدمات المرفئية وعلاقتها بالتأمين البحري.

٢-٢-١- خدمة مناولة البضائع: تعدّ عمليات مناولة البضائع من أهم الأنشطة الاقتصادية التي تتم في المرافئ وتشمل هذه العمليات مناولة البضائع وإدارة حركتها من داخل عنابر السفينة إلى الساحات ومواقع التخزين أو إلى وسائل النقل في حالة السحب المباشر، وتستخدم في هذه العمليات العديد من الروافع والمعدات التي تختلف حسب حجم وشكل وطريقة توضيب البضاعة، وفي أثناء هذه العمليات تحصل الكثير من الأخطاء التي تؤدي إلى تضرر في البضاعة، وهنا تثور مشكلة من المسؤول عن تعويض الضرر؟

في البداية تقوم شركة التأمين بتعويض صاحب البضاعة «المؤمن له» عن الضرر الذي أصاب بضاعته وفي حدود مبلغ التأمين ويحق لشركة التأمين الرجوع على من سبب الضرر ومطالبته بالمبلغ الذي دفعته. لتحديد من المسؤول عن الأضرار التي تحدث في أثناء التفريغ

يجب الرجوع إلى نظام الاستثمار المعمول به في المرفأ، ففي بعض المرافئ نجد أن المسؤولية الكاملة تقع على هيئة المرفأ وفي بعض المرافئ الأخرى يتحمل الناقل البحري مسؤولية الضرر، أما في المرافئ السورية وبالعودة إلى نظام الاستثمار الموحد للمرافئ السورية خاصة المادة ٥٩ منه فإن المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة في أثناء عملية التفريغ تقع على الناقل البحري باعتباره ملزماً بمراقبة تفريغ البضائع، وعليه أن يتدارك التدابير الكفيلة بوقاية البضائع حتى الاستلام والتسليم الأصولي مع إدارة الجمارك أو شركة المرفأ، ولا تنتهي مسؤوليته تجاههما عن البضائع إلا بعد حصوله على ضبط التسليم والاستلام العائد لها.

٢-٢-٢- **خدمة النقل:** وتشمل هذه العملية نقل البضائع داخلياً من أماكن التفريغ إلى أماكن التنسيق والتخزين، وكذلك عمليات النقل خارج الميناء، ويجب أن تستخدم في عملية النقل معدات وآلات متطورة تتناسب مع مختلف أشكال وأحجام البضائع بالإضافة إلى ضرورة تدريب العمال على استخدام هذه الآليات الناقلة.

٢-٢-٣- **خدمة التخزين:** تعدّ عملية تخزين البضائع من أهم العمليات لأن فترة التخزين قد تطول نتيجة التأخر في الكشف والمعاينة عليها وكذلك التأخير في انجاز معاملة التخليص, وبعض أنواع البضائع تحتاج لشروط خاصة في التخزين نظراً لطبيعتها «كالمواد الغذائية» لذلك يجب توفير الأماكن والمستودعات التي تتناسب مع طبيعة وشكل كل بضاعة. فسلامة المخازن والمستودعات وا إدارة الخطر فيها تعدّان من التحديات الدائمة التي تواجه المؤمنين الذين يفترض بهم تقديم أغطية تأمينية مناسبة تؤمن الاستقرار والأمان لجميع أطراف العملية التجارية البحرية, وعليه فإن هناك شروطاً يجب توفرها في المستودعات التي يأخذها مكتب التأمين بعين الاعتبار حيث تعدّ الأساس في منح الغطاء المناسب والتسعير المناسب, ومن هذه الشروط:

- الملامح الخارجية لبناء المستودعات: وهذا يشمل المواد المستخدمة في بناء الجدران والسقوف والأرضيات وتوفر الجدران الفاصلة بين حجرات المستودع وأجهزة الإنذار والإضاءة والتهوية.
- أنظمة التخزين: وتشمل طريقة رصف الحاويات إلى جانب بعضها البعض وفوق بعضها بعضاً والتخزين في عدة طبقات ورفوف, وعمليات تداول السلع داخل المستودعات والفراغات بين كل كومة وأخرى والمسافات التي يجب إبقاؤها بين الجدران والبضائع المكدسة.
- جداول البيانات الداخلة إلى المستودع والخارجة منه حاسوبياً.

- توفر أجهزة الإنذار المبكر التي تسهم في تقليل حوادث الحريق وعدم انتشارها عند وقوعها. إلى جانب أجهزة المراقبة وأجهزة الكشف عن النشاط الإشعاعي ولوائح الإرشاد والتوجيه وأجهزة إطفاء الحرائق وملحقاتها.
- توفر خطط جاهزة للتدخل السريع أثناء وقوع الحوادث وتوفر العناصر المدربة والمؤهلة بشكل جيد للتعامل مع الحوادث التي تقع في المستودعات.

بالاعتماد على ما سبق يستطيع مكتب التأمين اتخاذ القرار المناسب فيما يتعلق بمنح الحماية التأمينية للبضائع التي تتضمن القسط, ومعدل الاقتطاع ونسبة الاحتفاظ من كل خطر, والجزء الذي سيوزع على معيدي التأمين.

فيما يخص الموانئ السورية، فإنها تقدم معظم الخدمات المرفئية المعروفة لدى المرافئ العالمية إلا أن مستوى هذه الخدمات ما يزال دون المستوى المطلوب ولا يساير التطور الكبير في هذا المجال. فالمخازن والمستودعات بحاجة إلى صيانة دائمة، ويجب الإسراع في إنشاء مستودعات مبردة لحفظ المواد الغذائية ومستودعات ذات مواصفات خاصة لتخزين المواد الكيماوية أو القابلة للانفجار، ويجب العمل على أتمتة العمل المرفئي والتخفيف قدر الإمكان من المعاملات الورقية للإسراع في إخراج البضائع من المستودعات والساحات، لأن بقاء البضاعة مدة طويلةخاصةً في الساحات المكشوفة يعرضها إلى العوامل الطبيعية كالأمطار والحرارة العالية بالإضافة إلى احتمال تغير أسعار هذه البضائع في السوق وانخفاض أسعارها، مما يترتب خسائر كبيرة على المستورد نتيجة بقاء هذه البضائع مدة طويلة في المرفأ.

وتعاني المرافئ السورية من ضعف تأهيل العمال لديها. حيث يلاحظ أن الخسائر الصغيرة تنتج عن سوء استخدام العمال للرافعات والآليات واستخدامهم لمعدات قديمة لا تتناسب مع طبيعة البضاعة، ومن المعروف أن تراكم الحوادث الصغيرة تؤدي إلى خسائر جسيمة والمؤمنون هم أكثر الأطراف حرصاً على تقليل الخسائر والطلب من المؤمن لهم العمل ما بوسعهم لحسن إدارة أعمال التحميل والتفريغ عن طريق مراقبة هذه العمليات بشكل مباشر أو غير مباشر.

٣- الأسطول التجاري السوري:

ارتبط تطور النقل البحري بتطور وسيلة النقل البحري «السفينة» التي تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري, وذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة حيث لا تستطيع أي وسيلة نقل أخرى نقل هذا الكم من البضائع في المرة الواحدة وهو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم. [١]

وقد تطورت أشكال السفن والناقلات وأصبحت شركات السفن تبني السفن الضخمة وبأشكال وأحجام تتناسب مع مختلف أنواع البضائع فانتشرت ناقلات النفط العملاقة وسفن الحاويات التي تتسع لحمولات هائلة، وأصبحت الدول تعتمد بشكل رئيسي على النقل البحري في تجارتها الخارجية وعكفت الدول على شراء أو بناء السفن وتعزيز أسطولها التجاري وتقديم التسهيلات والمزاياكافةً لتسجيل السفن تحت علمها الوطني فالسفينة تعتبر منشأة استثمارية تسهم في الدخل القومي وتقوم بنقل الصادرات والمستوردات الوطنية، وتمتلك سوريةأسطولاً تجاريلًكبيراً ولكن في معظمه مسجل تحت أعلام دول أجنبية وتخسر سورية نتيجة لذلك الكثير من الأموال سنوياً وتشير الإحصاءات إلى امتلاك السوريين لأكثر من 350 سفينة مسجلة تحت أعلام دول مختلفة كجورجيا وبنما وقبرص ونيجيريا نتيجة التسهيلات الممنوحة من قبل هذه الدول لتسجيل السفن تحت أعلامها. ويتناقص عدد السفن السورية من عام إلى آخر حيث بلغ عدد السفن التي تحمل العلم السوري 220 سفينة عام 2002، وتناقص هذا العدد على 81 سفينة عام 2007، نتيجة شطب تسجيل العديد من السفن تحت العلم السوري وتسجيلها تحت علم دولة أخرى وتراجع هذا العدد إلى 66 سفينة نهاية عام 2008[٢].

وهنا يثور التساؤل الآتي: ما سبب عزوف السوريين عن تسجيل سفنهم تحت العلم السوري.

من خلال دراسة القوانين والأنظمة التي تحكم إجراءات تسجيل السفن تحت العلم الوطني والرسوم المطبقة، فإننا نستنتج أن أهم الأسباب التي أدت إلى ذلك:

- تعقيدات إجراءات التسجيل.
- الرسوم الجمركية المرتفعة على السفن التي تبلغ 3% من القيمة التخمينية للسفينة.
- خضوع الاستيراد إلى رسم إنفاق استهلاكي قدره 1.5% من القيمة والرسوم.
- صعوبة تأمين ركب مبحر على السفن السورية من الجنسية السورية، وذلك لصعوبة تصديق الشهادات الممنوحة من بعض الدول.

[١]. شريف, محمد ماهر, إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) . الدار الجامعية . الإسكندرية . ٢٠٠٦ ص١٨

[٢] مديرية النقل البحري باللاذقية،دائرة الاحصاء.

●خضوع عمليات البيع والتنازل إلى ضرائب رأسمالية تقدر بمزاجية موظف غير خبير.

• قصور قانون التجارة البحرية رقم 46 لعام 2006، والمطالبة بقدوم السفينة إلى مرفأ التسجيل.[١]

ونتيجة لهذه الأسباب تناقص عدد السفن السورية بشكل كبير وأصبحت صناعة النقل البحري السوري مهددة بفقد أهم عناصر تطورها وحرمان الاقتصاد الوطني من أحد مصادر دخله، وهنا لابد من إعادة النظر في الإجراءات والرسوم المطبقة وتقديم تسهيلات ومنح إعفاءات للسفن السورية. فصدر القانون رقم 27 لعام 2008 الخاص برسوم ترخيص بناء السفن وتسجيلها ونقل ملكيتها ورسومها وغرامات مخالفاتها. وبالفعل فقد تضمن هذا القانون ميزات للسفن التي تحمل العلم السوري حيث منح حسماً من رسم الوصول قدره 50% للسفن السورية وأعفى السفن التي تحمل العلم السوري من الرسم الجمركي ورسم الإنفاق الاستهلاكي.وسمح القانون الجديد لأصحاب السفن تسجيل سفنهم في سورية دون الحاجة إلى قدوم السفينة إلى الموانئ السورية. ولكن فيما يخص الرسوم فقد ارتفعت في هذا القانون الذي اعتمد المحمول القائم للسفينة «GRT»أساساً في فرض الرسوم بدلاً من القيمة التخمينية للسفينة. فارتفع رسم نقل الملكية والتسجيل كما ازدادت الرسوم السنوية بشكل كبير خلافاً للنصوص السابقة حيث كان الرسم السنوي شكلياً إلى حد كبير.

بشكل عام خفف القانون «27» من إجراءات التسجيل ومنح إعفاءات وتسهيلات للسفن التي تحمل أو تسجل تحت العلم السوري، ولكن كان يجب منح تسهيلات للسفن التي يمتلكها سوريون حتى تكون عامل جذب لقدومها إلى المرافئ السورية. ويجب إعادة النظر بالرسوم الجديدة لأنها تشكل عبئاً على مالك السفينة وتجعله يتردد في تسجيل سفينته تحت العلم السوري.

ونتيجة لانخفاض عدد السفن السورية فقد انخفضت مساهمة هذه السفن في النقل البحري السوري. ففي العام 2002 أسهمت السفن السورية بنسبة 35% من حركة النقل البحري وانخفضت هذه النسبة إلى 31% عام 2003، واستمرت هذه النسبة بالتراجع حتى 21% عام 2006وا إلى أقل من 20% عام 2007. [٢] وقد تأثر الأسطول التجاري السوري بالأزمة المالية العالمية وانخفضت قيمته من حوالى مليار دولار إلى 400 مليون دولار، وتدنت حركة النقل حيث إن حوالى 70% من الأسطول

---

[١]. صحيفة الاقتصادية السورية /العدد ٣٧٥ الموقع الالكتروني
http://www.iqtissadiya.com/archives_index.asp?issue=375

[٢]. أحمد, بشار, رسالة ماجستير (دور النقل البحري السوري على صعيد التجارة الخارجية وتأثير في ميزان المدفوعات)،كلية الاقتصاد، جامعة تشرين،2007ص115

متوقف عن العمل في عدة مرافئ سورية وفي بلدان مجاورة ومن الأضرار المباشرة لهذه الأزمة انخفاض الطلب على العمالة البحرية وانخفاض عوائد قطاع النقل البحري[1].

المبحث الثاني

الأداء الاقتصادي للتأمين البحري

---

[1] موقع شام برس الالكتروني، تاريخ 2009/2/24 الموقع الالكتروني:
www.syriandays.com/?page=show_det&select_page=76&id=13648-K43

يعدّ التأمين البحري ذا طبيعة خاصة ومعقدة ينفرد فيها عن باقي فروع التأمين الأخرى المعروفة، فالتأمين البحري يعكس حركة الاستيراد والتصدير في الدولة، لذلك فإن أقساطه ترتبط بقيمة المعاملات التجارية البحرية.

في سورية، بالرغم من أن معظم تجارتها الخارجية تتم عبر البحر، وبالرغم من التطور الكبير الذي طرأ على النقل البحري السوري، إلا أن التأمين البحري لم يواكب هذا التطور وبقيت أقساطه متواضعة ولا تعكس القيمة الحقيقية لقطاع التأمين البحري.

في هذا المبحث سوف نركز على تحليل أقساط التأمين البحري من خلال مؤشرات قطاع التأمين وأعمال الشركات وسوف نناقش دور المؤسسة العامة السورية للتأمين في هذا المجال.

١ – أعمال التأمين البحري خلال فترة الاحتكار:

رأينا سابقاً من خلال دراستنا لتاريخ التأمين البحري في سورية أن الحكومة السورية حصرت جميع أنواع التأمين بالمؤسسة العامة السورية منذ عام 1961 حتى صدور المرسوم التشريعي رقم 43 لعام 2005 والذي حرر قطاع التأمين.

وتميزت أعمال التأمين البحري خلال فترة الاحتكار بالجمود فالمؤسسة العامة السورية للتأمين اعتمدت في أعمالها على قرارات الحكومة الملزمة، خاصة التأمين البحري الذي صدر بشأنه بلاغ عن رئيس مجلس الوزراء رقم 15 / ب / 728 ط عام 1965 أوجب على كل المؤسسات والإدارات العامة والمصالح الرسمية التأمين على مستورداتها وصادراتهمن وا إلى الخارج لدى المؤسسة السورية للتأمين ما عدا بعض الحالات التي يتعذر فيها إجراء التأمين كالنماذج التجارية والبضائع التي تستوردها الشركات الأجنبية المتعهدة في سورية لمشاريع حكومية. وتطور هذا القرار فيما بعد ليشمل مستوردات القطاع الخاص، ونتيجة" لهذا القرار أطمئنت المؤسسة إلى أعمالها وتراخت في تطوير خدماتها وصار عقد التأمين البحري لدى المؤسسة ورقة شكلية وربما إحدى الأوراق الثبوتية اللازمة لاستخراج معاملة الاستيراد، وباتت المؤسسة تنظر إلى الزبون على أنه مراجع، والزبون المراجع سيرى المؤسسة على الدوام كجزء من ترتيب بيروقراطي ممل مثله مثل أي معاملة في الإدارات العامة السورية. مما أدى إلى فتح قنوات غير نظامية بعيدة عن المؤسسة العامة السورية للتأمين وعن المصرف التجاري السوري، فكان اللجوء إلى المصارف اللبنانية هو الحل الأفضل، وكان يجري التأمين الحقيقي لدى شركات تأمين خارجية تقبلها المصارف اللبنانية . هذا الواقع أدى إلى نتائج سلبية على الاقتصاد الوطني حيث خسر

سوق التأمين السوري ملايين الدولارات سنوياً وخسر التاجر المستورد جراء تأمينه مرتين ثم خسر المستهلك لأن تكلفة التأمين تدخل في السعر النهائي للمنتج.

١-١- مؤشرات التأمين البحري:

استناداً إلى أعمال المؤسسة العامة السورية للتأمين خلال السنوات العشر التي سبقت تحرير قطاع التأمين عام 2005 نجد أن التأمين البحري احتل المركز الثاني بين أقساط التأمين بعد تأمين السيارات. والجدول الآتي يبين بدلات التأمين المحصلة في المؤسسة العامة السورية للتأمين خلال عشرة أعوام بما فيها التأمين البحري.

الجدول رقم (١١) بدلات التأمين المحصلة في المؤسسة العامة السورية للتأمين بين عامي(١٩٩٦/٢٠٠٥) الوحدة ألف.ل.س

نوع التأمين	السنة									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
السيارات	1407836	1979269	2081605	2130768	2009556	2616745	2872841	3068339	3611583	4006191
النقل البحري	968336	963209	1019085	822861	746333	860443	926368	944006	1346202	1082211
الحريق	609264	555691	589584	566874	609079	645105	915728	820646	866286	1025634
السرقة	46059	47976	45675	56781	57469	62602	71717	76462	90573	132893
مسؤولية مدنية	17500	15784	19558	15832	16783	19994	32644	19192	232629	108553
أعمال هندسية	75054	52516	58238	44531	52121	88229	98940	125714	139445	152791
الطيران	99220	90844	82221	102125	94691	302360	249102	200241	207925	176996
الحياة	27701	28342	29924	30207	32589	32831	33438	27517	34353	35867
أجسام السفن	6095	10248	7235	9340	10987	16605	10422	9626	25277	12378
التأمين الشخصي	5180	4700	4368	4975	4320	4819	4477	5653	7698	8601
المجموع	4236676	3748579	4972813	3784294	3634653	4644914	5215677	5297399	6561970	6742115

المصدر: المكتب المركزي للإحصاء " المجموعات الإحصائية (2000 / 2006)

من خلال الجدول رقم (١١) نلاحظ أن التأمين البحري حافظ على المرتبة الثانية بين أقساط التأمين على مدى سنوات طويلة وتراوحت مساهمته بين /23%/ في حده الأعلى عام 1996، و16% في حده الأدنى عام 2005. وهنا يجب الإشارة إلى أمرين أساسيين:

- تصدرت أقساط تأمين السيارات قائمة أقساط التأمين السورية نتيجة التأمين الإلزامي المتضمن في فرع السيارات، حيث تهدف الدولة من ذلك إلى تغطية المسؤولية المدنية تجاه الغير من حيث الأضرارالجسدية والمادية، وشهدت سوق السيارات في سورية نمواً كبيراً مع بداية الألفية

الجديدة بسبب تخفيض الرسوم الجمركية والسماح باستيراد السيارات السياحية الحديثة، مما أدى إلى ارتفاع كبير في عدد السيارات و حصولنمواً كبيراً في أقساط التأمين على السيارات.

- إن التأمين البحري الحقيقي على البضائع يتم خارج سورية لدى شركات تأمين أجنبية، فالتاجر المستورد يؤمن على بضاعته شكلاً لدى المؤسسة العامة السورية للتامين وفي الحدود الدنيا لهذا التأمين، فالتأمين على البضائع ضد جميع الأخطار يتم خارج سورية فمعظم المستوردات السورية البحرية تتعقد وفقاً لعقد البيع الدولي / سيف / وكما هو معروف في هذا البيع يقوم البائع بإجراء عقد التأمين في بلد الشحن وفي غالب الأحيان يتم وضع شرط من المخازن إلى المخازن، وهذا ما يدفع التاجر إلى إجراء عقد التأمين الإلزامي لدى المؤسسة السورية في حده الأدنى ويؤدي إلى حرمان سوق التأمين السوري من الأقساط الحقيقية للتأمين على النقل البحري وأدى إلى اعتماد المؤسسة العامة السورية للتأمين بشكل أساسي على مستوردات القطاع العام. أما فيما يتعلق بالتأمين على أجسام السفن فإن أقساطه تبدو متواضعة جداً ، فالمؤسسة العامة السورية للتأمين لاتملك جميع أنواع تأمين السفن، حيث يقتصر تأمينها على بدن السفينة وآلاتها، في حين تتسع هذه التغطية التأمينية في الخارج لتشمل ماتسببه السفينة من أضرار للغير كالتلوث والارتطام بمنشآت المرافئ، لذلك فإن معظم السفن السورية مؤمنة لدى أندية عالمية تتميز بملاءة مالية كبيرة وسرعة في الاستجابة في حال تعرض السفينة لأي حادث أو حجز.

من ناحية أخرى نلاحظ من خلال الجدول رقم (٩) أن أقساط التأمين البحري لم تحافظ على معدل نمو ثابت خلال تلك السنوات بل سجلت تراجعاً في بعض السنوات، على الرغم من ارتفاع كمية المستوردات من عام إلى آخر كما يبينه الجدول الآتي:

الجدول رقم (12) كمية البضائع المتداولة عبر المرافئ السورية وبدلات التأمين المحصلة والمقابلة لها خلال الأعوام /1998 – 2005 /

السنة	كمية المستوردات(ألف طن)	بدلات التأمين المحصلة (ل.س)
1998	5385	1019085
1999	6444	822861
2000	7404	746333
2001	7633	860443
2002	10317	926368
2003	9701	944006
2004	12864	1346202
2005	15894	1082211

المصدر المكتب المركزي للإحصاء . المجموعة الإحصائية / 2000 – 2006 / + النشرات الإحصائية لشركتي مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس./٢٠٠٥/

نلاحظ من خلال الجدول رقم(12) ارتفاع كمية البضائع الواردة إلى المرافئ السورية عامي 2005/2004 وارتفاع بدلات التأمين المحصلة والمقابلة لها. وهذا يعود إلى الحرب على العراق وتحول معظم المستوردات العراقية نحو المرافئ السورية .

٢- أعمال التأمين البحري بعد صدور المرسوم 43 لعام 2005:

بعد أربعة عقود من احتكار المؤسسة العامة السورية للتأمين سوق التأمين السورية صدر المرسوم 43 لعام 2005 والذي سمح بموجبه للقطاع الخاص بممارسة أعمال التأمين في سورية. وبلغ عدد الشركات المرخصة استناداً إلى هذا المرسوم 14 شركة حتى تاريخ 2009/6/30.(الجدول رقم١٣). ومنذ اليوم الأول لمزاولة هذه الشركات أعمالها دخلت في تنافس محموم مع المؤسسة العامة السورية للتأمين للظفر بأكبر حصة ممكنة من السوق من خلال طرح منتجات تأمينية جديدة لم تكن معروفة في سورية / كالتأمينالزراعي و التأمين الصحي /. وكان من المتوقع أن تسهم الشركات الخاصة في عودة أقساط التأمين السورية المصدرة في الخارج وخصوصاً أقساط التأمين البحري.

واتسم سوق التأمين البحري في الفترة اللاحقة لصدور المرسوم ٤٣ بعدم الاستقرار نتيجة لتعدد وتناقض القرارات التي هدفت إلى تنظيم وضبط هذه السوق. وفي هذا الشأن، صدر عن ووزير المالية " رئيس مجلس إدارة هيئة الإشراف على التأمين " القرار رقم 267 تاريخ 7/20 /2006 والذي قضى بإلغاء التأمين الحصري والإلزامي على المستوردات، ولكن وبعد أقل من شهر ارتأت وزارة المالية إلغاء هذا القرار بحيث تحافظ على إلزاميته وتلغي الحصرية ليولد بذلك القرار رقم 312 تاريخ 2006/8/16/، والذي اسقط ورقة الحصرية من المؤسسة العامة السورية للتأمين وأبقى على إلزاميته لدى شركات التأمين السورية المرخصة والمسجلة أصولاً.

الجدول رقم (13) عدد ورأسمال شركات التأمين المرخصة للعمل في سورية حتى تاريخ 2009/6/30

تسلسل	اسم الشركة	رأسمال الشركة		اسم الشركة	رأسمال الشركة
1	المؤسسة العامة السورية للتأمين	2000مليون	8	شركة المشرق العربي للتأمين	850مليون
2	الشركة المتحدة للتأمين	850 مليون	9	شركة الثقة السورية للتأمين	850 مليون
3	الشركة السورية العربية للتأمين	1000 مليون	١٠	شركة العقيلة للتأمين التكافلي	2000مليون

4	الشركة الوطنية للتأمين	850 مليون	١١	شركة الاتحاد التعاوني للتأمين	1000مليون
5	الشركة السورية الدولية أروب	1000 مليون	١٢	شركة أدير للتأمين	1250 مليون
6	شركة التأمين العربية السورية	1050مليون	13	الشركة السورية الإسلامية	1000مليون
7	الشركة السورية الكويتية للتأمين	850 مليون	14	شركة أمان للتأمين التكافلي	1300مليون

المصدر: هيئة الاشراف على التأمين، دمشق

٢-١- تحليل أقساط التأمين البحري عام 2006.

شهد العام 2006تراجعاً في أقساط التأمين البحري بنسبة 19% حيث بلغت أقساطه حوالى /926/مليون ليرة سورية في حين تجاوزت الأقساط في عام 2005 حاجز المليار ليرة سورية إلى 1094 مليون ل.س. والجدول الآتي يبين أقساط التأمين السورية لعام 2006 بما فيها أقساط التأمين البحري (بضائع + أجسام السفن)

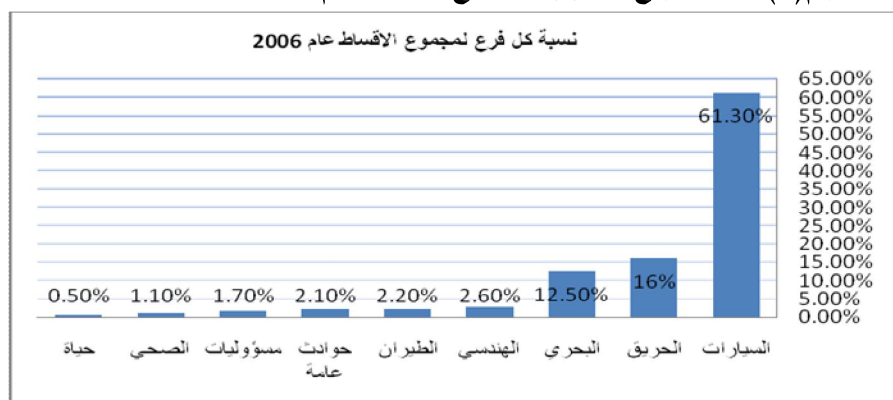
الجدول رقم (١٤) يبين أقساط التأمين في سوق التأمين السوري لعام 2006.

(الوحدة ليرة سورية)

فروع التأمين	الأقساط	الحصة السوقية
السيارات	4566799829	61.30%
الحريق	1180474358	16%
البحري	**925794587**	**12.50%**
الهندسي	192239718	2.60%
الطيران	167205217	2.20%
حوادث عامة	١٥٥٦٣٨٤٧٧	2.10%
مسؤوليات	129634328	1.70%
الصحي	81982640	1.10%
حياة	42318519	0.50%
المجموع	7442087673	100.00%

المصدر:هيئة الاشراف على التأمين، تقرير عن سوق التأمين 2006

الشكل رقم(٣) نسب الفروع التأمينية لمجموع الاقساط عام٢٠٠٦



أعد الشكل من قبلنا

من خلال الجدول رقم(١٤) نلاحظ حلول أقساط التأمين البحري في المرتبة الثالثة بعد تأمين السيارات وتأمين الحريق، وتراجعت مساهمة التأمين البحري في أقساط التأمين الإجمالية من 16.2% عام2005 إلى12.5% عام 2006 وتعود أسباب هذا التراجع إلى سببين أساسيين:

- من الطبيعي أن يتصدر تأمين السيارات قائمة فروع التأمين نظراً للزيادة الكبيرة في أعداد السيارات التي تسجل يومياً ، بسبب التسهيلات المصرفية الممنوحة من المصارف العامة والخاصة والتي تشترط التأمين الشامل على السيارة. وفيما يتعلق بتأمين الحريق فهو إلزامي للقطاع العام.
- يبدو أن تهريب أقساط التأمين البحري إلى الخارج مازال مستمراً ،ومازال التاجر يؤمن شكلياً لدى شركات التأمين السورية فالبضاعة تدخل سورية مؤمنة من بلد الشحن، ويقوم التاجر بإجراء عقد التأمين على بضاعته عند دخولها المرافئ السورية في حده الأدنى الملزم.

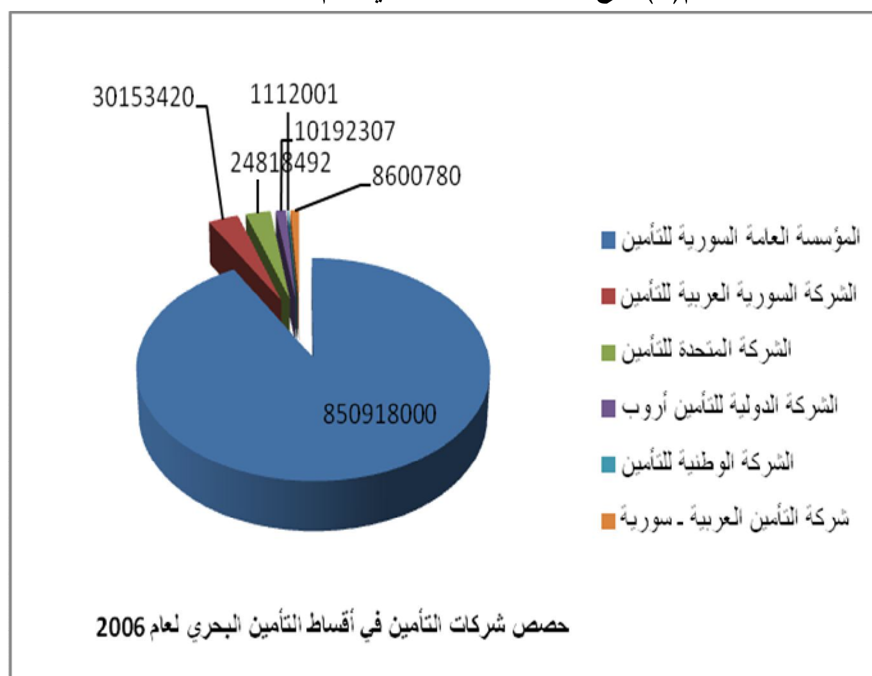
وشهد العام 2006 بدء بعض شركات التأمين الخاصة نشاطها في سوق التأمين السوري حيث باشرت خمس شركات خاصة أعمالها في النصف الثاني من العام، وحصلت هذه الشركات على 6% من مجموع أقساط السوق، وفي فرع التأمين البحري حصلت على 8% من مجموع الأقساط والجدول الآتي يبين ذلك:

الجدول رقم (١٥) يبين توزع أقساط التأمين البحري لعام ٢٠٠٦ (الوحدة ليرة سورية)

اسم الشركة	الأقساط	الحصة السوقية
المؤسسة العامة السورية للتأمين	850918000	91.90%
الشركة السورية العربية للتأمين	30153420	3.26%
الشركة المتحدة للتأمين	24818492	2.70%
الشركة الدولية للتأمين أروب	10192307	1.10%
الشركة الوطنية للتأمين	1112001	0.12%
شركة التأمين العربية . سورية	8600780	0.92%
المجموع	925795000	100.00%

المصدر: هيئة الإشراف على التأمين + الاتحاد السوري لشركات التأمين (تقرير عن التأمين السوري 2006)

الشكل رقم(٤)توزع أقساط التأمين البحري لعام 2006 بين الشركات



أعد الشكل من قبلنا

نلاحظ من خلال الجدول رقم(١٥) احتفاظ المؤسسة العامة السورية لتأمين بحصة الأسد في أقساط التأمين البحري حوالى 92%، إلا أن الشركات الخاصة استطاعت أن تظفر بحصة بلغت ٨%، وهي نسبة معقولة إذا ما قورنت بطول الفترة التي عملت خلالها في السوق والتي لم تتعدً الستة أشهر بالنسبة لأول شركة بدأت بمزاولة العمل.

٢-٢ً- تحليل أقساط التأمين البحري لعام 2007

بلغت أقساط التأمين في سوق التأمين السورية عام 2007 / 9.3 / مليار ليرة سورية بمعدل نمو وصل إلى حوالى 25% عن عام 2006. وفي هذا العام بدأت فعلياً معظم شركات التأمين الخاصة بممارسة نشاطها التأميني في الفروعكافةً، وقامت بطرح منتجات تأمينية جديدة كالتأمين الصحي وتأمين السفر.

وشهدت فروع التأمينكافةً نمواً، ولكنه تفاوت بين فرع وآخر، ففي حين سجل فرع التأمين الصحي معدل نمو حوالى 208 %، فإن فرع التأمين البحري سجل اضعف معدل نمو بين الفروع بنسبة 2.54%، وبلغت أقساطه 950 مليون ليرة سورية بزيادة قدرها 24 مليون ليرة فقط عن عام 2006. والجدول الآتي يبين تطور أقساط التأمين بين عامي 2006 و 2007 ومعدل النمو لكل فرع.

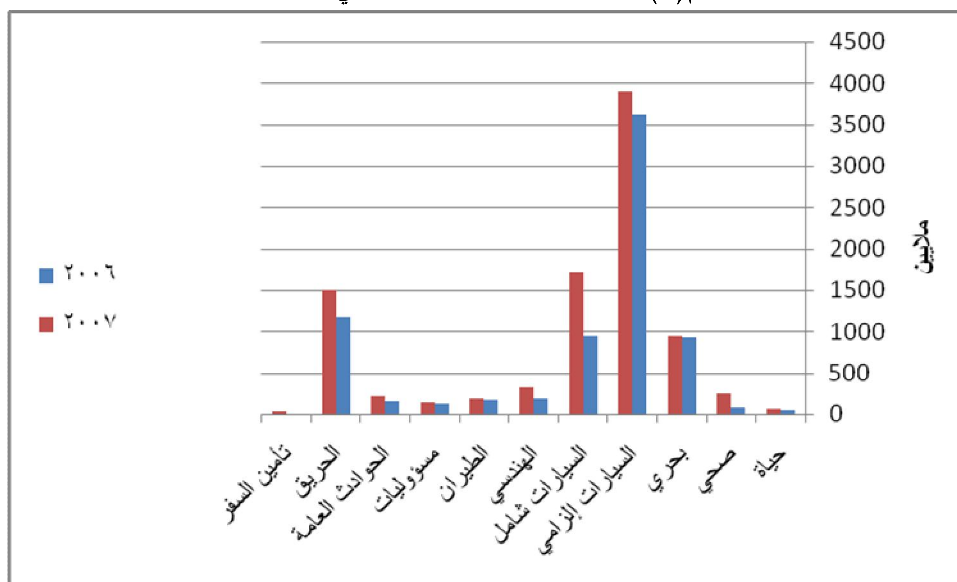
الجدول رقم (١٦) تطور أقساط التأمين السورية بين عامي 2006 و 2007 ومعدل النمو.

(الوحدة ليرة سورية)

	فروع التأمين	أقساط التأمين		معدل النمو
		2006	2007	
1	حياة	42,318,519	68,765,511	62.49%
2	صحي	81,982,640	252,246,234	207.68%
3	**بحري**	**925,794,587**	**949,291,259**	**2.54%**
4	لسيارات إلزامي	3,616,799,829	3,904,598,899	7.96%
5	السيارات شامل	950,000,000	1,714,171,504	80.43%
6	الهندسي	192,239,718	320,686,265	66.82%
7	الطيران	167,205,217	188,349,759	12.65%
8	مسؤوليات	129,634,328	137,275,858	5.89%
9	الحوادث العامة	155,638,477	214,106,735	37.57%
10	الحريق	1,180,474,358	1,501,592,245	27.20%
11	تأمين السفر	–	37,982,472	0%
المجموع		7,442,087,673	9,289,066,740	24.82%

المصدر: هيئة الإشراف على التأمين . تقرير عن سوق التأمين السوري 2007.

الشكل رقم(٥) تطو أقساط التأمين بين عامي 2007/2006



أعد الشكل من قبلنا

نلاحظ من خلال الجدول رقم (١٦) أن التأمين البحري (بضائع + أجسام سفن) سجل اضعف معدل نمو بين جميع الفروع، ولكنه حافظ على المرتبة الثالثة من ناحية الأقساط بعد تأمين السيارات وتأمين الحريق، وبلغت نسبة مساهمته في مجموع أقساط التأمين10.2%، وفيما يخص توزع أقساط التأمين على شركات التأمين السورية فقد انخفضت بدلات التأمين البحري المحصلة لدى المؤسسة العامة السورية للتأمين من 851 مليون ليرة سورية عام 2006 إلى 587 مليون عام 2007، وحصلت شركات التأمين الخاصة على حصة كبيرة من بدلات التأمين البحري وتجاوزت أقساطها 362 مليون ليرة سورية كما يبين الجدول الآتي:

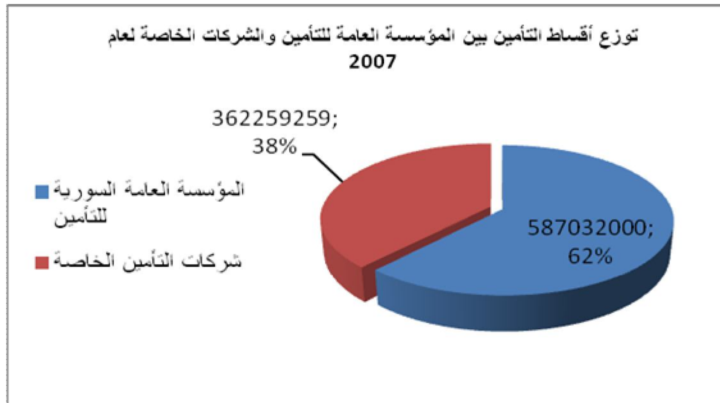
الجدول رقم (١٧) توزع أقساط التأمين البحري بين المؤسسة العامة للتأمين والشركات الخاصة.

(الوحدة ليرة سورية)

اسم الشركة	الأقساط	الحصة السوقية
المؤسسة العامة السورية للتأمين	587032000	62%
شركات التأمين الخاصة	362259259	38%
المجموع	949291259	%١٠٠

المصدر: هيئة الإشراف على التأمين . تقرير عن سوق التأمين السوري 2007

الشكل رقم (٦) توزع أقساط التأمين البحري بين شركات التأمين عام 2007



أعد الشكل من قبلنا

نلاحظ من خلال الجدول رقم (١٧) حصول الشركات الخاصة على نسبة 38% من مجموع أقساط التأمين البحري،وهي نسبة كبيرة قياساً بالفترة الزمنية القصيرة لمزاولة بعض الشركات أعمالها في السوق التي لا تتعدى السنة الواحدة. ونلاحظ أيضا تراجع حصة المؤسسة العامة السورية للتأمين من أقساط التأمين البحري من حوالى 92% عام ،2006 إلى 62% عام 2007، أي بنسبة تراجع بلغت 30% وهي مؤشر خطير ويستلزم من إدارة المؤسسة إعادة النظر في برامجها في فرع التأمين البحري.

إذاً من خلال تحليل مؤشرات التأمين البحري لعام 2007 نجد ضعفاً في معدل نمو الأقساط من جهة، وحصول شركات التأمين الخاصة على حصة كبيرة من جهة أخرى، وهذا مرده إلى التجاوزات والممارسات الخاطئة التي لجأت إليها شركات التأمين الخاصة للحصول على الزبون، حيث قامت بكسر الأسعار ومنح حسومات وزيادة عمولة الوكلاء، فالتأمين الإلزامي على البضائع المستوردة يجري عند وصول البضاعة إلى المرفأ، وتكون حالة البضاعة واضحة وسليمة، لذلك فإن أي مبلغ تتقاضاه شركة التأمين عند تحرير عقد التأمينيكون ربحاً مضموناً لها. أما المؤسسة العامة السورية للتأمين فإن القوانين والأنظمة التي تحكم عملها باعتبارها الجهة عامة تمنعها من ممارسة تلك الأساليب والممارسات.ونتيجةً لذلك انخفضت حصيلة التأمين البحري بالرغم من زيادة عدد الوحدات المؤمنة، حيث تجاوزت كمية البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق المرافئ لسورية عام 20 مليون طن عام 2007. وتنبهت هيئة الإشراف على التأمينلهذا الواقع و حرصا" منها على ضبط المنافسة ومنعا"

لتكرار تلك التجاوزات، فقد اتخذت القرار رقم / 156 / تاريخ 2008/4/13 حددت بموجبه الحد الأدنى لأسعار التأمين على النقل البحري وفق ما يلي:

- شروط " C " جـ . من شروط مجمع مكتتبي التأمين البحري في لندن 0.15%
- شروط " B " ب . من شروط مجمع مكتتبي التأمين البحري في لندن 0.20%
- شروط " A " أ . من شروط مجمع مكتتبي التأمين البحري في لندن 0.30%

وحدد القرار عمولة الوكلاء بالنسبة للأعمال والاسعار المذكورة أعلاه بواقع15% كحد أقصى وأوجب القرار المذكور على جميع الجهات التأمينية الالتزام بهذه الحدود ولا يجوز لأية جهة تأمينية كسر هذه الأسعار أو تخطي حدود العمولة المقررة للوكلاء ولا يجوز منع أية حسومات أو تحميل اي دفعات عليها. ووضع القرار المذكور عقوبات تطبق بحث الشركة المخالفة على الشكل الآتي:

أ- فرض غرامة مالية لا تقل عن 250 ألف ليرة سورية عندما يثبت تجاوز الشركة حدود القرار المذكور سواء لجهة الأسعار المطبقة أو العمولات الموضوعة أو الحسومات الممنوحة أو المكافآت التي تزيد عمولة الوكيل بأي شكل من الأشكال، ويشمل ذلك الملاحق التي تؤدي إلى عدم تطبيق القرار.

ب- تضاعف الغرامة عند ثبوت ارتكاب المخالفة للمرة الثانية وتزداد إلى أربعة أضعاف عندما تثبت المخالفة في المرة الثالثة.

ت- في حال ارتكاب المخالفة مجدداً يوقف اكتتاب الشركة في فرع التأمين البحري / بضائع / بقرار من رئيس مجلس غدارة هيئة الإشراف على التأمين بناء على اقتراح المدير العام.

٢-٣-- تحليل أقساط التأمين البحري لعام 2008:

شهدت سوق التأمين السوري في عام 2008 منافسة مفتوحة بين الشركات حيث يعدّ هذا العام المؤشر الحقيقي لموقع كل شركة في السوق باعتبار ان الشركات الخاصة تجاوزت مرحلة التأسيس وتنظيم العمل والإعلان عن خدماتها التأمينية غلى مرحلة الاستقرار وتسويق هذه الخدمات والمنتجات. وبلغت أقساط التأمين لهذا العام حوالى 12.5 مليار ليرة سورية محققة نسبة نمو بلغت 33%، ويما يخص أقساط التأمينالبحري فقد حققت نمواً كبيراً وصل إلى 35.47% وارتفعت أقساطه من 949 مليون ليرة سورية عام 2007 إلى 1286 مليون ليرة سورية في عام 2008 بزيادة قدرها 336 مليون

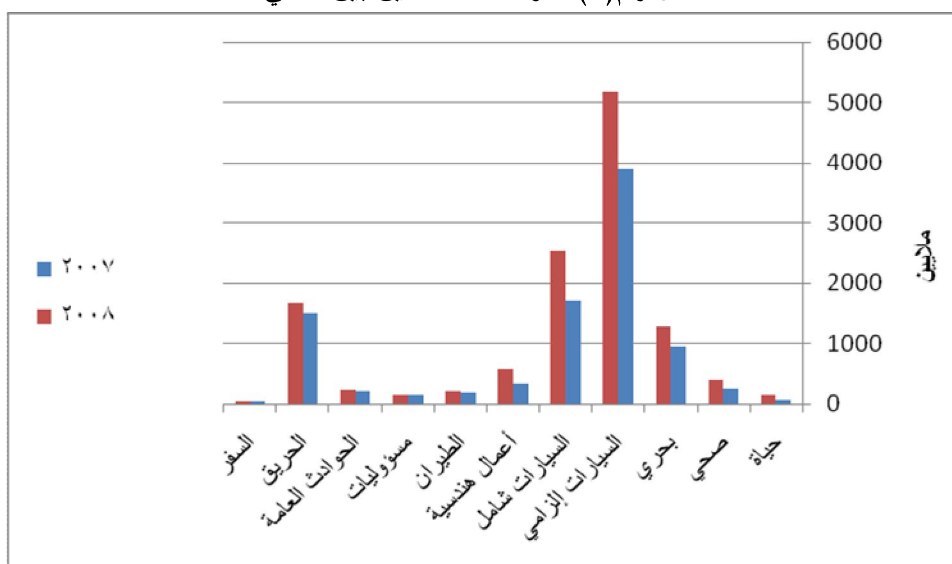
ليرة والجدول الآتي يبين تطور أقساط التأمين بين عامي 2007 و2008 بما فيها أقساط التأمين البحري ومعدل النمو في كل فرع.

الجدول رقم (١٨) تطور أقساط التأمين بين عامي 2008/2007 ومعدل النمو في كل فرع (الوحدة ليرة سورية)

فروع التأمين	أقساط التأمين		
	2007	2008	معدل النمو
حياة	68765511	147386724	114.33%
صحي	252246234	397814937	57.71%
بحري	949291259	1286047802	35.47%
السيارات إلزامي	3904598899	5182052172	32.72%
السيارات شامل	1714171504	2536970787	48%
أعمال هندسية	320686265	575768260	79.54%
الطيران	188349759	210356456	11.68%
مسؤوليات	137275858	134721998	-1.86%
الحوادث العامة	214106735	225834163	5.48%
الحريق	1501592245	1669917598	11.21%
السفر	37982472	50115060	31.94%
المجموع	92899066741	12416985957	

المصدر: هيئة الإشراف على التأمين ت تقرير عن سوق التأمين السوري لعام 2008.

الشكل رقم(٧) تطو أقساط التأمين بين عامي 2008/2007



أعد الشكل من قبلنا

من خلال الجدول رقم (١٨) نلاحظ أن التأمين البحري حقق معدل نمو مرتفع تجاوز 35% وبلغت مساهمته 10.36% من أقساط التأمين الإجمالية.

وتعدّ حصيلة التأمين البحري في هذا العام جيدة وأكبر مما هو متوقع منها،خاصةً أنّ الأزمة المالية العالمية تركت تداعياتها على النقل البحري في الأشهر الثلاثة الأخيرة من عام 2008. وأدت إلى إلغاء بعض عقود التأمينالبحري وا إيقاف جزء من اعتمادات الشركات ، غير أن هذا التأمين تمكن من تحقيق نتائج جيدة بعدما رفعت هيئة الإشراف على التأمين الحد الأدنى للأسعار على تامين النقل البحري[١]. وقد توزعت أقساط التأمين البحري بين المؤسسة العامة السورية للتأمين وبين الشركات الخاصة التي حققت نتائج جيدة هذا العام كما يبينه الجدول الآتي:

الجدول رقم (١٩) بدلات التأمين البحري المحصلة لعام 2008 ونسبة مساهمة الشركات فيها.

الوحدة ليرة سورية

اسم الشركة	الأقساط	النسبة
المؤسسة العامة السورية للتأمين	**555023114**	**43.15%**
الشركة الوطنية للتأمين	**56075571**	**4.36%**
الشركة المتحدة للتأمين	**147662679**	**11.48%**
الشركة السورية العربية للتأمين	**86381753**	**6.71%**
الشركة السورية الكويتية	**190550518**	**14.81%**
الشركة السورية الدولية / أروب	**67346141**	**5.23%**
شركة الثقة السورية للتأمين	**20154525**	**1.56%**
شركة التأمين العربية ـ سورية	**72810244**	**5.66%**
شركة المشرق العربي للتأمين	**66881955**	**5.20%**
شركة الاتحاد التعاوني للتأمين	**5351501**	**0.41%**
شركة أدونيس للتأمين ـ ادير	**16515588**	**1.28%**
شركة العقيلة للتأمين	**1129865**	**0.08%**
الشركة الإسلامية للتأمين	**164348**	**0.01%**
المجموع	**128604780 2**	

المصدر: هيئة الاشراف على التأمين– دمشق، تقرير عام 2008

[١] الموقع الالكتروني: -www.banguecentral.gov.sy/archive-ar/archive2009 news02-23/news ar/news3-ar.htm

الشكل رقم(٨) حصص شركات التأمين في أقساط التأمين البحري عام2008



أعد الشكل من قبلنا

من خلال الجدول رقم (١٩) نلاحظ استمرار المؤسسة العامة السورية للتأمين بالحفاظ على الحصة الأكبر من أقساط التأمين البحري على الرغم من تراجع أقساطها،هذا العام عن عام 2007 حيث حققت في عام 2008 مجموع أقساط بلغ 555 مليون ليرة سورية مقابل 587 مليون ليرة سورية في العام 2008 وتراجعت حصتها في أقساط التأمين البحري من 62% إلى 43%.واستحوزت شركات التأمين الخاصة في العام 2008 على حصة كبيرة من السوق بلغت 57% بمجموع أقساط بلغت 731 مليون ليرة سورية.

وتجدر الإشارة إلى أن مجلس إدارة بعض شركات التأمين الخاصة يضم في عضويته عدداً من كبار المستوردين السوريين المتعاملين بالنقل البحري، وهم مساهمون في رأسمال الشركات ومن الطبيعي أن يقوم هؤلاء التجار بإجراء عقود التأمين البحري على بضائعهم وسفنهم لدى هذه الشركات، مما أسهم في رفع أقساط التأمين البحري لدى هذه الشركات الخاصة. وشهد العام 2008 تجاوزات من بعض الشركات الخاصة للقرار / 156 / الخاص بتحديد الحد الأدنى لأسعار التأمين البحري، مما دفع هيئة الإشراف على التأمين إلى توجيه إنذار إلى الشركات المخالفة.

٣- تعويضات التأمين البحري السوري :

وجدنا سابقاً أن عملية النقل عبر البحار تتعرض لأخطار كثيرة ، حيث تتنوع هذه الأخطار فمنها الغرق والتلف والقرصنة والحريق .....الخ.ورأينا أيضاً أن هذا النوع من النقل يتطلب استثمارات مالية ضخمة , كل ذلك يجعل على الناقل عبئاً مالياً جسيماً كما تقع على الشاحنين خسائر مالية كبيرة . ولكن تظل احتمالات التعويض عن مثل هذه الخسائر أو الأضرار من جانب الشركات الناقلة محدودة نوعا ما. فشركات النقل البحري مثلا تستطيع التخلص من المسؤولية في كثير من الحالات اعتماداً على أحكام القوانين والمواثيق البحرية الدولية، وحتى في حال ثبوت المسؤولية فغالباً ما تكون مقتصرة على حدود جزئية معينة بموجب القوانين والاتفاقيات الدولية. لذلك يمكن القولنإً أي كارثة تقع لوسائل النقل أوالبضاعة من شأنها أن تؤدي إلى إفلاس الناقل أو الشاحن وا ٍحجام أصحاب رؤوس الأموال عن استثمار أموالهم في التجارة بين الدول، وهذه النتائج من شأنها أن تؤثر على نمو وازدهار التجارة، فالتأمين البحري يهدف بالأساس إلى تمكين الأطراف المعنية بعقد النقل من القيام بعملياتهم التجارية دون تحمل النتائج المالية التي قد تنجم عن الضياع المحتمل للبضاعة وكذلك الأضرار التي يمكن أن تتعرض لها نتيجة لمخاطر البحر.

وهنا يتجلى الأثر الحقيقي للتعويضات التي تمنحها شركات التأمين لحملة الوثائق عند تحقق الأخطار المغطاة في هذه الوثائق وحدوث خسائر.

في سورية أسهمت تعويضات التأمين البحري في استقرار نشاط النقل البحري وتطويره، ومنحت التجار الأمان لاستثمار أموالهم في التجارة البحرية. والجدول الآتي يبن تعويضات التأمين البحري في سورية خلال عدة أعوام

الجدول رقم(٢٠) تعويضات التأمين البحري بين عامي١٩٩٨/٢٠٠٢

(الوحدة ألف ليرة سورية)

السنة	1998	1999	2000	2001	2002
التعويضات	49275	63565	26388	61171	11004
السنة	2003	2004	2005	2006	2007
التعويضات	33753	44530	66933	53262	41710

المصدر:المجموعات الاحصائية أعوام/2008/2004/2000/+هيئة الإشراف على التأمين، بيانات غير منشورة

نلاحظ من خلال هذا الجدول تفاوت التعويضات من عام إلى آخر لارتباطها بالحوادث التي تحدث في كل عام . وهنا يجب الإشارة إلىأمر ين أساسيين:

- معظم هذه التعويضات ناتجة عن عقود التأمين على البضائع، أما تعويضات عقود السفن فهي قليلة جداً نظراً لأن معظم السفن السورية كما ذكرنا سابقاً مؤمنة لدى أندية تأمين عالمية.
- ترتبط قيمة التعويض بقيمة المبلغ المؤمن به (نسبة من مبلغ التأمين تتناسب مع نسبة الخسارة) والذي يتحدد بناءً على قيمة البضاعة المستوردة، وقد ذكرنا سابقاً أن التاجر لايصرح بالقيمة الحقيقية للبضاعة، لذلك فإن التعويض الذي يأخذه المستورد قد لايتناسب مع الخسارة الحقيقية.

المبحث الثالث

التأمين البحري في مصر(دراسة مقارنة)

تعد صناعة التأمين في مصر من الصناعات الداعمة للنمو الاقتصادي قطاع خدمة المواطنين، وقد تطورت السوق التأمينية لتواكب المتغيرات والتحديات الناتجة عن انفتاح السوق وزيادة حدة المنافسة من قبل الشركات الأجنبية بما تقدمه من منتجات تأمينية متطورة باستخدام التكنولوجيا الحديثة, وفي تلبية الجديد من الخدمات التأمينية والحفاظ على حقوق العاملين إلى جانب جذب المزيد من المتعاملين في هذا القطاع الاقتصادي الهام.

وقد بدأ التأمين في مصر خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر مع الشركات الأجنبية لتقديم الغطاء التأميني لإنتاج وا ٍدارة القطن, ومع مطلع القرن العشرين بدأت الشركات المشتركة تظهر في مصر وتأسست الشركة الأهلية للتأمين سنة 1931 ثم شركة مصر للتأمين سنة 1934، وبعد حرب 1956 تمت تصفية الشركات الفرنسية والانكليزية, وفي عام 1961، تم تأميم جميع الشركات بعد أن تم إنشاء الشركة المصرية لإعادة التأمين عام 1958 وأصبح سوق التأمين المصري قاصراً على ثلاث شركات للتأمين تمتلكها الدولة بالكامل وهي: الأهلية للتأمين والشرق للتأمين ومصر للتأمين, بالإضافة إلى شركة متخصصة في إعادة التأمين هي المصرية لإعادة التأمين. ومع سياسة الانفتاح الاقتصادي وبموجب قانون الاستثمار رقم 34 لسنة 1974 بدأ السماح بإنشاء شركات التأمين الخاصة المصرية للعمل في سوق التأمين.وتماشياً مع التزامات اتفاقية الجات التي وقعت عليها مصر سنة 1994 أجرت الحكومة تغييرات في قطاع التأمين حيث أصدرت القانون رقم 11 لعام 1995 والذي سمح للمستثمرين الأجانب المساهمة في رأسمال شركات التأمين المصرية بنسبة 49% لشركات التأمين المباشر وبنسبة 100% لشركات إعادة التأمين[1].

وقضى القانون 91 بتحرير الأسعار والتعريفات في سوق التأمين، ولكن في الوقت نفسه وتنظيماً للسوق وحفاظاً على سلامة المراكز المالية للشركات وحتى لاتجرفها تيارات المنافسة غير الواعية، فقد طالبت الهيئة المصرية للرقابة على التأمين الشركات بإعداد التعريفة بعد مراجعتها للأسس الفنية التي وضعت عليها هذه التعريفة. وقد وضعت الهيئة الأسس المبدئية للتسعير، وهي أن يشمل السعر (معدل

١ حامد, حسني, دور هيئات الإشراف والرقابة على النشاط التأميني (التجربة المصرية) مؤتمر آفاق التأمين العربية والواقع الجديد/دمشق 2005ص5

الخسائر الفني ومعدل التكاليف الإنتاجية والإدارية بالإضافة إلى هامش ربح لايقل عن 1%)[1]. وتجدر الإشارة إلى أن معظم شركات التأمين لم تلتزم بهذه الأسس وقامت بوضع أسعار تنافسية لاجتذاب الزبون، واعتمدت على عوائد استثماراتها لدعم مراكزها المالية وهذا أدى الى نتائج سلبية سنراها لاحقا" في هذا البحث.

وفي عام 1998 سمحت الدولة للرأسمال الأجنبي بتأسيس شركات التأمين بنسبة 100% وأصبح سوق التأمين المصري يضم جميع مدارس التأمين في العالم حيث يضم المدرسة الانكليزية والفرنسية والأمريكية والألمانية وكلها شركات تأمين مصرية مملوكة برأسمال أجنبي حيث لا تصنف على شركات تأمين أجنبية أو شركات استثمار أجنبية، بل هي شركات تأمين مصرية ملكيتها إما لرأسمال مصري أو أجنبي أو رأسمال مشترك.

في هذا الإطار سندرس في هذا المبحث قطاعاً مهماً من التأمينات المصرية هو قطاع التأمين البحري وا ٍبراز المشاكل والمعوقات التي تواجه سوق هذا التأمين، ومن ثم استخلاص بعض النتائج والمؤشرات ومقارنتها مع التأمين البحري في سورية.

١- هيكلية سوق التأمين المصري

يتكون قطاع التأمين المصري حالياً من 25 شركة تأمين منها شركتان قطاع عام هي مصر للتأمين وتضم (مصر للتأمين . الشرق للتأمين . المصرية لإعادة التأمين) والشركة الأهلية للتأمين. ويوجد ثلاث شركات قطاع خاص برأسمال أجنبي 100% هي: Bupa (بوبا) . Ace-life (ايس لتأمينات الحياة) Alianz-misk (أليانز للتأمين . مصر). والجدول الآتي يبين الشركات التي تزاول نشاط التأمين في مصر.

[1] عبد المسيح، نزهي غليوم. تقرير عن سوق التأمين المصري،منتدى شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق تشرين أول 2000،ص3

الجدول رقم (٢١) الشركات التي تزاول التأمين في مصر.

شركات قطاع عام تزاول جميع فروع التأمين	مصر للتأمين التأمين الأهلية المصرية
شركات قطاع خاص تزاول جميع فروع التأمين	قناة السويس للتأمين المهندس للتأمين الدلتا للتأمين
شركات قطاع خاص تزاول فروع تأمينات الممتلكات والمسؤوليات فقط	AIG إيجيبت للتأمين المجموعة العربية المصرية للتأمين أليانز للتأمين . مصر ايس للتأمين . مصر رويال للتأمين بيت التأمين المصري السعودي بوبا إيجيبت للتأمين المصرية للتأمين التكافلي على الممتلكات والمسؤوليات وثاق للتأمين التكافلي . مصر إسكان للتأمين أروب لتأمين الممتلكات و المسؤوليات
شركات قطاع خاص تزاول فروع تأمينات الأشخاص فقط	الفرعونية الأمريكية لتأمينات الحياة (أليكو) التجاري الدولي للتأمين على الحياة أليانز لتأمينات الحياة . مصر إيس لتأمينات الحياة إن.اس.جي.بي لتأمينات الحياة المصرية للتأمين التكافلي على الحياة أروب للتأمين على الحياة . مصر
شركة لضمان الصادرات منشأة بالقانون رقم 21 لسنة1992	المصرية لضمان الصادرات
جمعيات التأمين التعاوني	الجمعية المصرية للتأمين التعاوني

المصدر: تقرير عن تطور نشاط قطاع التأمين في مصر2006/2007[1]

[1] التقرير منشور على الموقع الالكتروني ...www.kuwaitinsuranceforum.com/KIF/Presentaions/Day1

وحقق قطاع التأمين في مصر معدلات نمو كبيرة على مدى السنوات الخمس الأخيرة (2008/2004) حيث تضاعفت الأقساط من 3951 مليون جنيه عام 2004 إلى 7762 مليون جنيه عام 2005 بمعدل نمو بلغ 97%. والجدول الآتي يبين تطور أقساط التأمين في مصر خلال السنوات الخمس الأخيرة.

الجدول رقم (٢٢)

أقساط التأمين في مصر خلال الأعوام /2008/2004/(الوحدة مليون جنيه مصري)

العام	الأقساط	نسبة التطور
2004	3951	.
2005	4411	11.6%
2006	4738	7.4%
2007	5857	23.6%
2008	7762	32.5%

المصدر: الهيئة المصرية للإشراف على التأمين . الكتاب السنوي لعام 2008

وتبلغ مساهمة أقساط التأمين في مصر 0.8% من الدخل القومي وترتفع هذه النسبة إلى 1.4% إذا ما أضيفت أقساط صناديق التأمين الخاصة[1]، ويعاني قطاع التأمين في مصر من قصور الوعي التأميني وضعف المراكز المالية لشركات التأمين الوطنية بالمقارنة مع الشركات الأجنبية بالإضافة إلى انخفاض مستويات الدخول الفردية وافتقاد السلوك الادخاري لدى معظم الأفراد وعدم الاهتمام بأساليب التسويق الخدمة للخدمة التأمينية.

ويعدّ سوق التأمينالبحري في مصر من أكثر الأسواق العربية عراقةً وتطوراً. وقد تأثر بسياسة الانفتاح الاقتصادي وتحرير الأسعار في قطاع التأمين التي اتبعتها الحكومة لمصرية انسجاماً مع اتفاقيات الجاتمم ّ ا أدى إلى خلق سوق للمنافسة الغير عادلة نتيجة تحديد الأسعار بطريقة عشوائية دون الرجوع إلى الأسس الفنية والخبرة العملية، وهذا ما ظهر أكثر وضوحاً في قطاع التأمين البحري الذي يحتاج إلى الخبرات العلمية المميزة أكثر من حاجة للأسس النظرية المجردة.

في دراستنا للتأمين البحري لابد من التعرف ولو بشكل مختصر على قطاع النقل البحري في مصر للتعرف على واقع هذا القطاع وأهم مكوناته.

٢- واقع النقل البحري المصري

[1] تقرير عن تطور نشاط قطاع التأمين في مصر 2007/2006، المرجع السابق

تعود علاقة المصريين بالبحر إلى زمن الفراعنة منذ أربعة آلاف سنة قبل الميلاد حيث بنوا السفن واستخدموها للملاحة النهرية ثم الملاحة البحرية بين الموانئ المصرية وموانئ البحر المتوسط وفي التجارة مع الهند وفينيقيا. واليوم يسهم النقل البحري في مصر بنمو 90% من حجم التجارة الخارجية ويلعب دوراً كبيراً في جذب الاستثمارات ودعم ميزان المدفوعات.

ويعد النقل البحري من الصناعات المركبة، حيث يشمل هذا القطاع: هيئة ميناء الإسكندرية وتضم ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة وهيئة ميناء بور سعيد التي تضم ميناء بور سعيد وميناء شرق بور سعيد وميناء العريش, وهيئة ميناء دمياط, وهيئة ميناء البحر الأحمر وتضم ميناء السويس وميناء الأدبية وميناء سفاجا وميناء نويبع وميناء شرم الشيخ وشمال السخنة, والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية. وتتمتع الموانئ المصرية التجارية والتي عددها 15 ميناء بموقع مميز على البحر المتوسط والبحر الأحمر ويعدّ ميناء شرق بور سعيد من أهم الموانئ المصرية، ويحتل قمة ترتيب الموانئ العالمية في مجال النمو وأصبح ثالث ميناء في البحر المتوسط يتداول 2.7مليون حاوية سنوياً. وفي مجال التجارة الخارجية حققت الموانئ المصرية عام 2008 حجم تداول بلغ 112مليون طن وبلغ حجم تداول الحاويات إلى /5.1/ مليون حاوية ومن المتوقع أن يصل حجم التداول إلى 8 مليون حاوية عام 2010وحققت الموانئ المصرية جذباً للاستثمارات الخارجية بلغت نحو أربعة مليارات و160 مليون دولار بما يوازي 22 مليار جنيه مصري. [1]

وفيما يخص الأسطول التجاري المصري فيبلغ عدده 171 سفينة ترفع العلم المصري تمثل السفن العاملة منها 134 سفينة بحمولة ساكنة 1.3 مليون طن كما تمثل السفن غير العاملة 37 سفينة بحمولة146 ألف طن. ويعاني الأسطول التجاري المصري من كبر عمر معظم السفن حيث يوجد أكثر من 90 سفينة يزيد عمرها عن 20 سنة أي بنسبة 53% من إجمالي الأسطول الجدول (٢١)، ومن المعلوم أن تشغيل السفن القديمة يعدّ مكلفاً نسبياً من حيث الصيانة والإصلاح بالإضافة إلى أن لا يدر العائد المرجو منه حيث ينخفض النولون بالشحن على هذه النوعية من السفن،علاوةً على ذلك فإن الاتفاقيات الدولية الحديثة /IMS code/تتطلب إجراءات سلامة معينة سواءً بالنسبة لمعدات السلامة

---

[1]. صحيفة الجمهورية أون لاين الالكترونية. تاريخ 8/18 /2008 المشاهدة بتاريخ 2009/4/6
الموقع الالكتروني www.gom.com.eg/algomhuria/2008/8/18/tahkeek/detail00.shtml

على ظهر السفينة أو على الشاطئ،وبذلك فإن شركات الملاحة الصغيرة لن تكون في موقف يمكّنها من الالتزام بشروط هذه الاتفاقيات وبالتالي سوف تحرم من دخول موانئ الدول الأخرى كالأوربية والأمريكية،ونتيجة لذلك فإن مساهمة الأسطول المصري في حجم التجارة الخارجية لمصر لا يتجاوز 8%[١].

الجدول (٢٣) التوزيع العمري لسفن الأسطول المصري

عدد السفن طبقاً للحمولة الكلية	العمر (سنة)
11	أقل من 10
63	10 إلى 20
56	20 إلى 30
27	30 إلى 40
5	40 إلى 50
3	50 إلى 60
6	سنة الصنع غير محددة
171	الإجمالي

المصدر: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

٣- مؤشرات التأمين البحري في مصر:

تشير إحصاءات الهيئة المصرية للرقابة على التأمين لعام 2008 إلى تحقيق قطاع التأمين البحري (نقل + أجسام سفن) نسبة نمو تجاوزت 24% بمجموع أقساط تجاوزت 400 مليون جنيه والجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (٢٤) أقساط التأمين البحري في مصر خلال أعوام /٢٠٠٤/٢٠٠٨/

---

[١]. موقع أخبار النقل البحري المصري /www.mts.gov.eg /

(الوحدة ألف جنيه مصري)

فرع التأمين	2004	2005	2006	2007	2008
النقل البحري	**159088**	**160414**	**178572**	**218098**	**285685**
معدل التطور	**0**	**0.8%**	**11.3%**	**22.1%**	**31.0%**
أجسام السفن	**72849**	**91023**	**92819**	**103366**	**114603**
معدل التطور	**0**	**24.9%**	**2.0%**	**11.4%**	**10.9%**
إجمالي التأمين البحري	**231937**	**251437**	**271391**	**321464**	**400288**
معدل التطور	**0**	**8.4%**	**7.9%**	**18.4%**	**24.5%**

المصدر: الهيئة المصرية للرقابة على التأمين . الكتاب السنوي لعام 2008

وتمثل أقساط التأمين البحري حوالى 5.7% من إجمالي أقساط التأمين في مصر في السنوات الخمس الأخيرة وهي نسبة متدنية إذا ما قورنت بحجم النقل البحري وكمية البضائع المتداولة عن طريق المرافئ المصرية، ولكن يبدو أن سياسة تحرير الأسعار تدفع الشركات إلى المنافسة وتخفيض الأسعار إلى حدود غير عادلة، وهذا يؤدي إلى انخفاض قيمة الأقساط في ظل ارتفاع في قيمة وكمية الوحدات المؤمنة.

ويعدّ تأمين أجسام السفن في مصر من التأمينات التي تحقق معدلات خسائر عالية في السوق نظراً لكبر عمر معظم الوحدات البحرية بالإضافة إلى أن شركات الملاحة عند شرائها لوحدات جديدة يكون عنصر السعر الأقل هو الأكثر أهمية، فتقوم بشراء وحدات قديمة ويترتب على ذلك تعدد الخسائر التي لا ترجع إلى الخطأ البشري بقدر ما ترجع إلى الإهمال البشري الجسيم الذي يعد مغطى تأمينياً وفقاً لشروط ITC لعام 1983 التي تطبقها السوق المصرية[1].

وأظهرت البيانات الدولية أن 7% فقط من حجم التجارة العالمية مع مصر مؤمن عليها لدى شركات التأمين المصرية بينما تستحوذ الشركات الأجنبية على نسبة 93%. وتكمن مشكلة التأمين البحري في أن كل ما يتعلق بنشاط هذا القطاع في مصر يرتبط بالشركات الأجنبية أكثر من ارتباطه بالشركات المصرية, إذ إن معظم التجارة الدولية بين مصر والعالم الخارجي تكون في صالح الموردين الذين يتم استيراد بضاعتهم ويقومون بإصدار بوليصة التأمين في بلد الشحن حتى وصولها إلى ميناء الوصول في مصر. كما أن معظم السفن العاملة في قطاع التجارة البحرية مملوكة لشركات أجنبية

---

[1] مذكرة بخصوص تغيير شروط تأمين أجسام السفن،منشورة على الموقع الالكتروني :
www.insureegypt.com/hull%20clauses.htm

ولذلك يتم التأمين على بدن السفن خلال الملاك الحقيقيين لهذه السفن, في حين أن السفن المملوكة للاستثمارات المصرية تعدت أعمارها 15 عاماً لذلك تعدّ سفن متهالكة بينما إجراءات التأمين عليها تخضع لمعايير دولية, لذلك فالتأمين على هذه السفن في أغلب الأحيان يرفض من جانب شركات التأمين الدولية ويتم التأمين وإعادة التأمين محلياً الأمر الذي يؤدي على ارتفاع مستويات الخطر لهذا النوع من الممتلكات في مصر.[١]

إذاً ، من خلال هذه الدراسة الموجزة لقطاع التأمين البحري في مصر ومقارنته مع التأمين البحري في سورية يمكننا استخلاص ما يأتي:

- تعدّ سوق التأمين البحري في مصر الأكثر اتساعاً وتطوراً حيث اجتاز هذا السوق مراحل طويلة واكتسب خبرة كبيرة نظراً لتحريره منذ عام 1974، ودخول الشركات الخاصة في حين عانى قطاع التأمين البحري في سورية من احتكارية الدولة لأكثر من أربعين عام اتسمت بالجمود وضعف النمو وعدم القدرة على مسايرة التطورات الملاحقة في هذا المجال، وبقي كذلك حتى عام 2005 واعتبرت سورية آخر دولة تحرر قطاع التأمين لديها. بالإضافة إلى أنه لا مجال لمقارنة النقل البحري بين سورية ومصر فحجم المبادلات التجارية الخارجية عن طريق المرافئ المصرية تساوي خمسة أضعاف حجم المعاملات المتداولة عبر المرافئ السورية مما يعطي إمكانية أكبر بكثير لنمو أقساط التأمين البحري في مصر.
- يتشابه قطاع التأمين البحري في كلا السوقين ال مصري والسوري من حيث انخفاض قيمة الأقساط بالمقارنة مع ارتفاع قيمة المبادلات التجارية البحرية، ويعود هذا الانخفاض إلى أن معظم الأقساط الحقيقية تتم في الخارج فالبضاعة تصل إلى المرفأ محمية بغطاء تأميني خارجي. ومن جهة أخرى فإن عقود تأمين مستوردات القطاع العام تشكل النسبة الأكبر بين أقساط التأمين البحري وتكاد تشكل معظم أعمال فرع التأمين البحري لدى شركات التأمين الحكومية.
- تساهم أقساط تأمين أجسام السفن في مصر بنسبة كبيرة في أقساط التأمين البحري الإجمالية حيث تجاوز هذه النسبة٣٤% عام ٢٠٠٦، بينما تبدو مساهمة تأمين أجسام السفن في سورية ضعيفة جداً وهي لم تتعدى نسبة ٥% عام ٢٠٠٦.

---

[١]. مجلة الهرم الالكترونية /التأمين البحري المصري وتحديات التجارة الدولية2006/12/2 العدد 43825
www.ahram.org.eg/Archive/2006/12/2/ECON2.HTM

- من حيث الأسعار: لا يوجد في السوق المصرية تعريفات جبرية لأسعار التأمينالبحري وا ٕنما يحق لكل شركة تحديد السعر التأميني الذي يتناسب مع وضعها الفني، وهذا أدى إلى منافسة كبيرة بين الشركات ووضع أسعار عشوائية لا تتناسب مع قيمة الوحدات المؤمنة ودرجة الخطورة المحيطة بها. أما في سوق التأمين البحري السوري فقد وضعت هيئة الإشراف على التأمين حدود دنيا للأسعار لا يجوز للشركات كسرها وهذه الأسعار تعتبر مرتفعة مقارنة مع الأسواق المجاورة. ولكن هذه الأسعار المرتفعة ستكون عائقاً أمام استقطاب الأقساط المهربة إلى الخارج، لذلك يجب الاستفادة من التجربة المصرية في مجال تحرير الأسعار وتطويرها من خلال فرض أسس واضحة ودقيقة(نوعية الوثيقة، درجة الخطورة، المركز المالي للشركة..) على حرية الشركات في التسعير، والتشدد في مراقبة مدى التزام الشركات بهذه الأسس.
- تسهم أقساط التأمين البحري في سورية بنسبة لاتقل عن 10% من إجمالي أقساط التأمين بينما تنخفض هذه النسبة بالنسبة لأقساط التأمين البحري المصري إلى 5.7% من إجمالي أقساط التأمين وهذا مرده إلى أن السوق السورية سوق ناشئة تحقق معدلات نمو مرتفعة حين وصلت إلى 35% عام 2008.

المبحث الرابع

الآفاق المستقبلية للتأمين البحري في سورية

ذكرنا سابقاً أن التأمين البحري ذو طبيعة خاصة ومعقدة, ينفرد بها عن باقي فروع التأمين الأخرى , نظراً لتأثيره على التجارة الخارجية للدولة , وعلى الاقتصاد القومي ككل . لذلك فإن اهتمام الدولة بتطوير هذا القطاع هو أمر حتمي خاصة وأنه ملازم لنشاط النقل البحري . وتشير التوقعات إلى أن مستقبل هذا النوع من التأمين في سورية يشهد معدلات نمو كبيرة في السنوات القادمة . وفي الواقع أن مستقبل التأمين البحري السوري يرتبط بأمور عديدة متداخلة وأهمها :

١ ـ **الوعي التأميني** : ونقصد به قناعة المستوردين بأن التأمين لدى الشركات السورية هو واجب , وإن مايدفعوهمن قسط إلزامي على المستوردات ليس رسماً دون مقابل , أو أتاوة تفرضها الدولةوا إنما قسطاً مقابل خدمة, فالتأمين الخارجي لا يشمل جميع المخاطر التي تتعرض لها البضاعة في تفريغها في المرفأ من سرقة وسوء تخزين ونقص عند تسليم الطرود، وهنا أرادت الدولة حماية رؤوس الأموال الوطنية وذلك بالتأمين ضد هذه الأخطار محلياً . لذلك فإن عقد التأمين السوري ضروري لضمان سلامة البضائع، بالإضافة إلى ذلك فإن مقاضاة شركات التأمين الأجنبية تنطوي على كلفة مالية كبيرة قد تفوق قيمة الخسائر.

٢ ـ **الأسعار** : إن الأقساط المدفوعة في التأمين البحري لها آثار مباشرة على السعر الصافي للمنتجات، لذلك فإن غياب التسعير الدقيق يؤدي إلى نتائج غير مرغوبة , ففي حالة المبالغة في تلك الأسعار يؤدي ذلك ارتفاع سعر المنتج النهائي , خاصة وأن المستورد سيحاول نقل العبء إلى المستهلك النهائي . ما أمكن . كذلك فإن انخفاض تلك الأسعار عن الحد اللازم يجعل التغطية التأمينية قاصرة عند تعويض المستأمنين، مما يعني تحملهم لخسائر تنعكس في نهاية الأمر على سعر خدماتهم ويجعلها عرضةً لاستنزاف احتياجاتها،وقد رأينا سابقاً أن هيئة الإشراف على التأمين رفعت الحد الأدنى للأسعار إلى 0.15 % (أدنى حد), و أسهم ذلك في تحقيق معدل نمو وصل إلى 35 % عام 2008 , ولكن هذا الأمر سيكون له آثار سلبية في المستقبل لأن ارتفاع أسعار التأمين البحري في سورية سيؤدي إلى زيادة تهريب الأقساط إلى الأسواق المجاورة التي تقل أسعارها عن سورية . وهذا ماحصل فعلاً خلال النصف الأول من عام/٢٠٠٩/، حيث انخفضت حصيلة التأمين البحري بنسبة ١٠%، لذلك اتخذت هيئة الإشراف على التأمين القرار رقم/١٠٠/٢٨٠/ عدلت بموجبه أسعار التأمين البحري بالنسبة لعقود جميع الأخطار (الشروط أ)، وسمحت لشركات التأمين التسعير ومنح العمولات وفقاً

للسياسات الاكتتابية لكل شركة وضمن المعايير الفنية لتغطية مثل هذه الاخطار. أما الحدود الدنيا لأسعار التأمين البحري وفقاً للشروط(ب،ج) بقيت دون تعديل. ونحن نعتقد بأنه كان من الأجدى أن يتم تحرير الأسعار كافةً مع الإبقاء على الإلزام، لأنه لامعنى للإبقاء على أسعار عقود تأمين ذات تغطيات أقل، مقابل تحرير الأسعار بالنسبة لعقود ذات تغطيات أكثر.

٣ . **التجارة البحرية السورية :** بما أن التأمين البحري مرتبط وجوده بالنقل البحري , فإن ارتفاع حجم تداول البضائع عبر المرافئ السورية سيؤدي إلى ارتفاع في الأقساط المكتتب بها نتيجةً لارتفاع قيمة الوحدات المؤمنة . ومن خلال دراستنا لواقع النقل البحري في سورية وجدنا الإجراءات الحكومية المتخذة في سبيل تطوير النقل البحري وزيادة فعالية المرافئ . ومن الخطوات التي اتخذتها الحكومة إقامةمحطات للحاويات في المرافئ السورية , والاتفاق مع وزارة النقل العراقية لاعتبار المرافئ السورية محطات أساسية للبضائع التي يكون مقصدها العراق .

إن هذه المشاريع والإجراءات من شأنها إحداث انتعاش في قطاع النقل البحري , الأمر الذي سينعكس بدوره إيجاباً على أقساط التأمين البحري.

٤- دور التأمين ككل في الاقتصاد الوطني:

لايمكننا الحديث عن دور التأمين البحري في الاقتصاد الوطني بمعزل عن بقية الفروع التأمينية الأخرى، فالتأمين ككل (باعتباره أحد القطاعات الاقتصادية)، يلعبدوراً حيوياً في الاقتصاد الوطني، فهو يساعد الدولة في تمويل خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال احتياطات شركات التأمين، ويساهم التأمين في الحفاظ على رؤوس الأموال ووسائل الإنتاج العامة والخاصة، وتوفير الظروف الجيدة والضمانات الكافية للبنوك كي تزيد من حجم الإقراض للمتعاملين معها وحجم خدماتها الائتمانية للتجار والمتعهدين دون الخشية من إعسارهم أو إفلاسهم طالما أن عملياتهم التجارية مؤمناً عليها. ويمكن توضيح دور التأمين في الاقتصاد الوطني من خلال الآتي:

٤-١- التأمين وميزان المدفوعات: يمثل التأمين بند من بنود ميزان المدفوعات و بالتحديد في ميزان حركة رؤوس الأموال، حيث تسجل فيها أقساط إعادة التأمين التي تحولها الشركات الوطنية بموجب الاتفاقيات المبرمة مع شركات التأمين في الخارج, و كذلك العمليات المرتبطة باستثمارات مباشرة تقوم بها شركات التأمين وإعادة التأمين في الخارج. و تأثير التأمين في ميزان المدفوعات يرتبط برصيد العمليات التأمينية الذي يمثل الفرق بين الأموال الواردة و الأموال الصادرة. ويبدو تأثير

التأمين البحري في ميزان المدفوعات أكثر من غيره فهو مرتبط بالتجارة الخارجية للدولة، وقسم كبير من أقساطه تذهب الى الخارج من خلال التأمين لدى شركات تأمين أجنبية.*

٤-٢- التأمين والتضخم: يلعب التأمين دور مهما في الحد من خلق الضغوط التضخمية التي تسببها زيادة كمية النقود المتداولة من خلال:

- الإقبال على طلب التأمين يؤدي حتما إلى سحب الأموال التي كانت ستنفق وتحويلها إلى أقساط تأمين لشراء أغطية الحمايات التأمينية اللازمة للأفراد والممتلكات،حيث يقل عرض الكتلة النقدية فترتفع قيمة الوحدة النقدية وتنخفض الأسعار.
- يعمل التأمين على توفير حصيلة كبيرة من الموارد المالية ليعاد استثمارها في مشاريع منتجة, مما يزيد من حجم السلع و الخدمات المعروضة و في النهاية التوازن

٤-٣- التأمين والعملة الصعبة: يشكل التأمينمصدراً للعملة الصعبة, فهو يخلق مجالا للمعاملات التجارية و المالية مع الخارج (دفع الأقساط, حركة رؤوس الأموال, تعويض المتضررين...), وقد يكون رصيد العمليات موجبا أو سالبا حسب السنوات و حسب هيكل قطاع التأمين للبلد المعني, فإذا كان موجبا فهو يؤدي إلى جلب العملة الصعبة و العكس صحيح. وتعتبر أقساط إعادة التأمين الواردة من أهم مصادر العملة الصعبة.

٤-٤- استثمار أموال شركات التأمين :

تمثل شركات التأمين أحد مكونات النظام المالي في أية دولة، فهي بمثابة وسيط مالي حيث تقوم بتجميع الأموال من خلال أقساط التأمينوا إعادة منحها إلى سوق رأس المال.وبالتالي فإن شركات التأمينتلعب دوراً حيوياً في عملية النمو الاقتصادي من خلال تحويل المدخرات إلى استثمارات رأسمالية حقيقية. فبعد أن تجمع شركات التأمينالأموال من حملة الوثائق وتكوّن الاحتياطات والمخصصات الفنية الكافية لمواجهة التزاماتها المستقبلية، تسعى للمحافظة على هذه الأموال وتنميتها من خلال استثمارها وتحقيق عوائد تدعم مركزها المالي. فشركات التأمينتدفع عادةً حوالى /80%/ من قيمة الأقساط كتعويضات وهذا يعني أن أقل /20 %/ من أقساط الشركة تمثل إيرادات للشركة بعد خصم المصاريف الإنتاجية والإدارية. وكثيراً من شركات التأمين تزيد فيها قيمة التعويضات المدفوعة عن قيمة الأقساط المحصلة، لذلك فإن شركة التأمين لاتودع الأقساط في خزينة الشركة بل تستثمرها فور استلامها[1] .

---

* لاتوجد حالياً إحصاءات عن تأثير التأمين البحري في ميزان المدفوعات.

[1]موسى،شقيري ،وآخرون،المؤسسات المالية المحلية والدولية،دار المسيرة للنشر ، عمّان، الاردن،ط1،2009 ،ص210

من جهة أخرى فإن المستثمرون في أسهم شركات التأمين غالباً مايتخذون قرارات شراء أسهم تلك الشركات على أساس العوائد التي يتوقع أن تدرها استثماراتها وليس على أساس فائض عملية التأمين. إلا أنه يجب على شركات التأمين عند وضع السياسة الاستثمارية مراعاة اعتبارات معينة لكي توازن بين التزاماتها تجاه حملة الوثائق من ناحية وتجاه ملاكها من ناحية أخرى. فالتقلبات الاقتصادية غير المتوقعة قد تكون لها آثار كارثية على شركات التأمين، وهذا ماحصل تماماً بعد الأزمة المالية العالمية الحالية التي أدت إلى إفلاس عشرات شركات التأمين في العالم نتيجة عدم الالتزام بالضوابط المحددة للاستثمار خاصةً في مجال الرهونات العقارية.

وثمة ثلاثة اعتبارات رئيسية ينبغي على شركات التأمين مراعاتها عند استثمار أموالها، وهي السيولة، والضمان، والربحية[١].

- **السيولة:** ويقصد به ضرورة وجود أموال تحت الطلب ضماناً للوفاء بتعويضات حملة الوثائق، فهناك التزامات دورية قصيرة الأجل مثل(وثائق التأمين البحري محددة المدة)، لذلك يجب على شركة التأمين توزيع استثماراتها حسب طبيعة الالتزامات. وغالباً تلجأ شركات التأمين إلى الاحتفاظ بجزء من أصولها في شكل نقود سائلة أو ودائع بنكية مقبولة الدفع.
- **الضمان:** ويعني التزام شركات التأمين باستثمار أموالها في قنوات استثمارية مضمونة، بصفة عامة يحذر على شركات التأمين الاستثمار في مجالات مرتفعة المخاطر. ولتحقيق هذا الأمر تلجأ شركات التأمين إلى تنويع محفظة الاستثمار لديها.
- **الربحية:** يجب أن يكون هدف الربحية أساسي لدى شركات التأمين. فالتركيز على اعتبارات السيولة والضمان لايعني إغفال هدف الربحية، بل إنه ضروري للحفاظ على المركز المالي للشركة. وللموازنة بين أهداف الربحية والسيولة يمكن لشركة التأمين الاحتفاظ بجزء من أصولها في صورة سندات وأذونات الخزينة التي تتمتع بإمكانية استرداد قيمتها نقداً وفوراً، بالإضافة لما تحققه من عائد. وفيما يخص مجالات الاستثمار أمام شركات التأمين، توجد مجالات كثير أهمها أسهم الشركات والسندات وأذونات الخزينة والرهونات العقارية بالإضافة إلى القروض.

٤-٤-١- الاستثمار في شركات التأمين السورية:

إن صافي الأقساط المحصلة في شركات التأمين السورية- بما فيها أقساط التأمين البحري التي تعتبر أرباحه الفنية مرتفعة في سورية- تشكل وسيلة فعالة لدفع معدلات الادخار، وتوجيهها نحو الاستثمار. إلا أن سوق التأمين في سورية يعد من الأسواق الناشئة، حيث لايتجاوز عمر شركات

---

[١] هندي،منير. قرياقص،رسمية، الاسواق والمؤسسات المالية، كلية التجارة،جامعة الاسكندرية،1997،ص١٤٠

التأمين السورية – باستثناء المؤسسة العامة السورية للتأمين– ثلاث سنوات، لذلك فإن استثمارات هذه الشركات ماتزال ضعيفة وتقتصر على الودائع البنكية والعقارات التي هي في الغالب مقرات لها.

وقد وضعت هيئة الإشراف على التأمين الإطار القانوني الملائم لاستثمار أموال شركات التأمين السورية من خلال القرار 100/97 تاريخ 2007/7/1 الصادر عن وزير المالية (رئيس هيئة الإشراف على التأمين). وسمح القرار السابق لشركات التأمين أن تستثمر /75/ بالمئة من رأسمالها المدفوع كحد أقصى في المجالات التالية:(سندات حكومية،شركات مالية واستثمارية، صناديق استثمار تديرها شركات متخصصة،شركات الاستثمار العقاري،شركات الخدمة المعلوماتية،شركات قابضة مالية). واشترط القرار أن لاتزيد نسبة الاستثمار في أي نوع من الأنواع السابقة عن/15/ بالمئة من رأسمال الشركة، وأن تكون في شركات مساهمة سورية حصراً . وأوجب القرار السابق على شركات التأمين أن تبقي نسبة لاتقل عن /25/ بالمئة من مجموع احتياطياتها الفنية في حسابات تحت الطلب أو ودائع قصيرة الأجل لدى المصارف حتى تكون الشركة قادرة على الوفاء بالتزاماتها في كل وقت من الأوقات دون تعرضها لأي إرباك. وأجاز القرار 100/97 لشركات التأمين أن تستثمر ٧٥ % من الأموال المقابلة للاحتياطيات الفنية المحددة بموجب أحكام القرار رقم ٥٤/١٠٠م إ تاريخ ٥/ ٢٠٠٦/١١, في الأوجه التالية فقط وبالنسبة المحددة لكل منها:

أ- /٢٠/ بالمئة كحد أدنى لشراء أوراق مالية حكومية أو سندات خزينة أو شهادات مضمونة من قبل الحكومة.

ب- /١٥/ بالمئة كحد أقصى في سندات تصدر عن جهة مخولة قانوناً, بشرط أن لا تزيد قيمة المستثمر في سندات صادرة عن جهة واحدة على /٥/ بالمئة, أو /١٠/ بالمئة من رأس مال الجهة المصدرة للسندات أو /١٠/ بالمئة من رأس مال الشركة المدفوع (أيهما أقل).

ج- /١٥/ بالمئة كحد أقصى في أسهم أو صناديق استثمار بشرط أن لا تزيد قيمتها على /٥/ بالمئة من الاحتياطيات الفنية أو /١٠/ بالمئة من رأس مال الجهة المصدرة أو /١٠/ بالمئة من رأس مال الشركة (أيهما أقل).ويجب أن لا يزيد مجموع مبالغ الاستثمار في السندات والأسهم ووثائق صناديق الاستثمار الصادرة عن جهة واحدة على /١٠/ بالمئة من رأس المال المدفوع للشركة.

د- يجب أن لا يزيد مجموع الودائع النقدية وحسابات التوفير وشهادات الادخار عن /٥٠/ بالمئة من الاحتياطيات الفنية, وعلى أن لا تزيد الإيداعات لدى أي مصرف من المصارف عن /٢٥/ بالمئة من جملة هذه الاحتياطيات.

هـ- /١٠/ بالمئة كحد أقصى في استثمارات أخرى لم ترد في البنود أعلاه, بشرط أن توافق عليها الهيئة مسبقاً.

إذاُ ،يتضح مما سبق، أن هيئة الإشراف على التأمين هدفت من خلال الشروط السابقة تنويع استثمارات شركات التأمين وعدم تركيزها في جهة واحدة، للحفاظ على ملاءة شركات التأمين وبقاء وضعها المالي سليماً وقوياً لتتمكن من الإيفاء بالتزاماتها تجاه حملة الوثائق عند الطلب.

وتشكّل سوق دمشق للأوراق المالية مجالاً استثمارياً حيوياً لشركات التأمين السورية مستقبلاً، حيث يتوقع القائمون على السوق أن تلعب أسهم شركات التأمين دوراً أساسياً في هذا السوق إلى جانب أسهم البنوك. وثمة مخاطر كثيرة لاستثمار شركات التأمين في الأوراق المالية-خاصةً الشركات حديثة العهد- تتعلق باحتمال انخفاض العائدات الفعلية عن العائدات المتوقعة بسبب انخفاض القوة الشرائية لقيمة الأوراق المالية، بالإضافة إلى تأثير تغيرات سعر الفائدة على أسعار السندات.

وتجدر الإشارة إلى أن المتحدة للتأمين هي الشركة الوحيدة التي أدرجت أسهمها في سوق دمشق للأوراق المالية إلى الآن.

النتائج والتوصيات:

أولاً – النتائج:

من خلال هذا البحث يمكننا التوصل إلى النتائج الآتية :

1- من خلال دراستنا لواقع التأمين البحري في سورية وتحليلنا لدور وثيقة التأمين في عملية النقل البحري, وجدنا أنه لا يمكن أن تتم أية عملية نقل بحري إلا بوجود وثيقة تأمين، فهي الضمانة الأساسية للتعويض عن الخسائر المفاجئة التي يتعرض لها المستورد، وهي بذلك

تشجع استثمار رؤوس الأموال في مجال النقل والتجارة الخارجية لأقصى الحدود . ووجدنا أيضاً أن البنوك لا تُقدم على تمويل التجارة الخارجية إلا إذا كانت البضاعة مؤمناً عليها ضد الأخطار البحرية، ضماناً لما يقدمه من مال على بضاعة فقد تتعرض للتلف أو الضياع في أثناء عملية النقل . ومن هنا يمكننا القول إنّ التأمين البحري نظام لا يمكن للتجارة البحرية أن تقوم بدونه.

2 . اتسمت الفترة التي احتكرت فيها الدولة قطاع التأمين بالجمود , خاصةً في فرع التأمين البحري الذي لم يساير التطورات الهائلة في قطاع النقل البحري، واعتمدت المؤسسة العامة السورية للتأمين طوال تلك الفترة التي امتدت منذ عام ١٩٦١ حتى عام ٢٠٠٥ على التأمين الإلزامي للواردات حيث الربح مضمون، وأدى انعدام المنافسة إلى تراخي المؤسسة العامة السورية للتأمين في تطوير خدماتها أو تنويعها بما يتناسب مع متطلبات التجارة الدولية , كما أن الروتين والبطء في أعمالها جعلها غير قادرة على المنافسة والتحرك خارج الحدود , بل دفعت التجار إلى التأمين على تجارتهم البحرية في الأسواق المجاورة كلبنان .

3 . من خلال المقارنة بين أعمال التأمين البحري قبل التحرير وبعده، نجد أن التأمين الخاص لم يسهم في تحقيق نمواً كبيراً، وهذا يعود إلى قلة الفترة التي عمل فيها.

4- ضعف الوعي التأميني عند المستوردين من خلال التأمين في الخارج وتهريب ملايين الدولارات سنوياً ، حيث يعدّ تهريب أقساط التأمين من أهم التحديات التي تواجه تطور التأمين البحري، وقدرت قيمة البوالص المصدرة في الخارج 100 مليون دولار عام 2006[1].

5- إن عدم تصريح المستورد عن القيمة الحقيقية للبضاعة أسهم في تخفيض أقساط التأمين من جهة والتعويضات من جهة أخرى.

6 . ضعف مساهمة تأمين أجسام السفن في أقساط التأمين البحري وهذا يعود كما رأينا إلى عدم امتلاك المؤسسة العامة السورية للتأمين أنواع التأمين كافةً , كالاصطدام بمنشآت المرافئ أو التلوث وإنما تقوم المؤسسة بالتأمين على أجسام السفن ومحركات السفينة , وعلى جميع القطع البحرية التي تعمل ضمن المرافئ السورية ضد الحوادث التي قد تتعرض لها خلال عملها .

---

[1] المركز الاقتصادي السوري، تقرير خاص (التأمين في سورية بين الواقع وآفاق المستقبل)، تشرين الثاني 2007

7 . تسهم أساليب العملفي المرافئ السورية بوقوع الكثير من الحوادث التي تؤدي إلى تضرر في البضاعة, وتكلّف شركات التأمين تعويضات كثيرة وهذا يسيء إلى سمعة المرافئ السورية لدى شركات التأمين .

8 . اتسم نشاط شركات التأمين الخاصة في فرع التأمين البحري بالمنافسة الشديدة واللجوء إلى أساليب غير قانونيةللحصول على الأقساط مثل كسر الأسعار. و أدت هذه الأساليب إلى تخفيض حصيلة الأقساط,واستمرت هذه التجاوزات حتى بعد وضع هيئة الإشراف على التأمين الحد الأدنى للأسعار .

9 . أدى عدم وجود محاكم بحرية متخصصة بقضايا النقل البحري إلى التأخير في فصل العديد من قضايا التأمين البحريوا إلحاق الضرر بالمؤمن لهم من جهة وشركات التأمين من جهة أخرى .

ثانياً – التوصيات :

اعتماداً على النتائج التي توصلنا إليها , ونظراً لأهمية التأمين البحري وضرورة تطويره بما ينسجم مع متطلبات النقل البحري السوري، وتعزيز مساهمته في قطاع التأمين السوري . فإننا نقترح الآتي :

1- في مجال نشر الوعي التأميني : تكثيف الجهود واتخاذ جميع الإجراءات لوقف تهريب الأقساط إلى الخارج, وذلك من خلال تنظيم ندوات وعقد مؤتمرات خاصة بموضوع التأمين البحري

لتوعية المستوردين إلى أهمية دعم شركات التأمين السورية والحفاظ على رؤوس الأموال الوطنية، من جهة أخرى يمكن للدولة فرض رسوم إضافية على عمليات الاستيراد التي تتم بموجب عقود بيع دولية والتي تلقي التزام التأمين على المصدر.

2 . في مجال التسعير : إتباع الأساليب الاقتصادية والمعايير العلمية الدقيقة في تسعير خدمات التأمين البحري بما يحقق العدالة لجميع الأطراف من جهة والتقليل من فروقات الأسعار بين السوق السورية والأسواق المجاورة من جهة أخرى وفي هذا الصدد نقترح إمّا تحرير الأسعار على جميع العقود وترك حرية التسعير للشركات وفق أسس فنية دقيقة مع التشدد في تطبيقها، أو تخفيض الأسعار لتحقيق مايسمى بالسعر العادل و المتوازن مع الأسواق المجاورة.

3 - في مجال المنافسة : ضرورة ضبط المنافسة الشديدة بين الشركات وتوجيهها نحو تطوير خدماتها . ويجب على شركات التأمين الاهتمام بالتسويق وا إتباع الأساليب التسويقية الحديثة لتعريف الجمهور على خدماتها.

4 . في مجال التغطية التأمينية : قيام شركات التأمين بتوسيع تغطياتها التأمينية خاصّةً في مجال تأمين السفن، ويمكن لشركات التأمين في سبيل ذلك عقد اتفاقيات إعادة تأمين مع شركات إعادة عالمية لإسناد جزء من أعمالها، خاصةً في التأمينات التي تتصف بارتفاع درجة الخطورة فيها كالقرصنة وغرق السفينة. ونقترح أيضاً بحث إمكانية فرض تأمين على زوارق الصيد وقوارب النزهة السورية.

٥. في مجال العمل المرفئي :

- استخدام وسائل نقل حديثة ومتطورة , والابتعاد قدر الإمكان عن السفن القديمة .
- تطوير أساليب العمل في المرافئ السورية للتقليل قدر الإمكان من الحوادث وفي هذا المجال نقترح الآتي :

أ- شحن البضائع بطريقة سليمة , وضرورة توخي الحذر عند شحن مواد الكترونية أو مواد هشة قابلة للكسر, وضرورة استخدام إشارات الدلالة على صح استخدام الحاويات .

ب- تجنب ترك أماكن فارغة ضمن الحاوية , تجنباً لحدوث انزلاق لأجزاء من البضاعة المخزنة , والتأكد من عدم وجود ثقوب في جدران الحاويات .

ت- توضيب البالات بشكل سليم وتجنب زيادة الضغط عليها خوفاً من تلف في بعض أجزاء البضاعة .

6 . في مجال التشريع :

- نؤكد على ضرورة إحداث محاكم بحرية متخصصة بقضايا النقل البحري وضمنها قضايا التأمين البحري .
- ضرورة تعديل القوانين البحرية (القانون ٢٧), ومنح تسهيلات للسفن التي يمتلكها سوريون لجذب هذه السفن إلى المرافئ السورية, وتسجيلها تحت العلم الوطني.

7-إلزام المستوردين بالتصريح عن القيمة الحقيقية للبضاعة، وفي هذا الصدد نقترح أن تطلب شر كات التأمين وثائق وفواتير رسمية صادرة عن بلد المنشأ أو اعتماد نشرات دولية حسب نوع البضاعة.

8-ضرورة إلزام المستوردين الوطنيين بإبراز عقد التأمين السوري عند فتح الاعتماد المستندي وقبل بدء الرحلة البحرية، لكي نكون أمام أخطار محتملة الحدوث فعلاً وليس عند وصول البضاعة والتأكد من سلامتها.

خاتمة

درسنا في هذا البحث التأمين البحري بجوانبه الاقتصادية والقانونية، وتعرفنا إلى جميع المناصر المكونة له والمرتبطة به، وبحثنا في تاريخ التأمين البحري في سورية وواقعه الحالي، وتأثيره في عملية النقل البحري، من خلال دراسة العلاقة المتبادلة بين التأمين والتجارة البحرية. وقمنا بتحليل المؤشرات الاقتصادية للتأمين البحري من خلال أعمال شركات التأمين السورية، وتوصلنا في نهاية البحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات حول التأمين البحري وآفاقه المستقبلية في سورية.

لقد كان لتطور التأمين البحري أثر واضح في تطوير التجارة البحرية وتشجيع الاستثمار فيها، و تطور واتساع نطاق التجارة الخارجية. وفي سورية وبالرغم من إغفال الجهات المرتبطة بالنقل البحري للأهمية الحقيقية لهذا النوع من التأمين، إلا أنه أسهم في تنشيط وتطوير التجارة البحرية السورية من خلال تعويض أصحاب الخسائر عن خسائرهم.

إن مستقبل التأمين البحري في سورية يبدو واعداً ومقبلاً على معدلات نمو مرتفعة،نظراً لارتباطه الوثيق بالنقل البحري الذي يعدّ الشريان الأساسي للاقتصاد السوري.

المراجـع:

الكتب:

1- أبو قحف، عبد السلام. التسويق وجهة نظر معاصرة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.

2-البلقيني، محمد توفيق، واصف، جمال عبد الباقي. مبادئ إدارة الخطر و التأمين،دار الكتب الاكاديمية، القاهرة،2004.

٣- حاتم، سامي. التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ط1،1988.

٤- حسني،أحمد. دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية(سيف وفوب)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط1،2007

٥- الحكيم،جاك. الضمان البحري، مطبعة الإنشاء، ط١ دمشق،1982.

٦- خلوصي، مدحت. تأمين النقل، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،مصر،2004.

٧- السيد علي، محمد أمين. أسس التسويق، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الاردن، ط1،2000

٨- سيد قاسم، علي. وثيقة التأمين العائمة، دار الفكر العربي ، القاهرة

٩- شريف، محمد ماهر. إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط1،.2006

١٠-الصابوني، محمد غسان. القضايا البحرية، منشورات فرع نقابة المحامين، دمشق، 1979.

١١- عبداللا،علي; عبد الحافظ ،مصطفى،.*إدارة و تشغيل الموانئ،*الطبعة الأولى، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، مصر،*2000.*

١٢- عبدالله، أمين التأمين في سورية بين النظرية والتطبيق، الجمعية التعاونية للطباعة، دمشق،ط1، 2000.

١٣- عبد ربه، إبراهيم . مبادئ التأمين الاجتماعي والتجاري، دار النهضة العربية، بيروت،ط1،1988.

١٤- عبوي، زيد منير، إدارة التأمين والمخاطر، دار كنوز المعرفة، عمان، ط1،2006.

١٥-غلاييني، بديعة. ضنّاوي،عدنان- التأمين من الخطر، دار المعارف العمومية، طرابلس،لبنان،ط1، .1992

١٦- فاعور، مازن عبد العزيز. الاعتماد المستندي والتجارة الالكترونية في ظل القواعد والأعراف الدولية والتشريع الداخلي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، 2006.

١٧- مجموعة مؤلفين. الجديد في مجال التأمين والضمان، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1،2007.

١٨- مجموعة مؤلفين، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990.

١٩- معلا، ناجي. الأصول العلمية للترويج التجاري والإعلان، الجامعة الأردنية، الأردن،1996.

٢٠- مكناس،جمال الدين،التأمين، منشورات جامعة دمشق،ط1،2000.

٢١-موسى، شقيري ،وآخرون،المؤسسات المالية المحلية والدولية،دار المسيرة للنشر، عمّان، الأردن،ط1،2009 .

٢٢- هندي،منير. قرياقص،رسمية، الأسواق والمؤسسات المالية، كلية التجارة،جامعة الإسكندرية،1997.

٢٣- الياس، عبد الخالق بعض قضايا النقل البحري، دار الكلمة للنشر والتوزيع، دمشق،2001.

الجهات الرسمية:

1- المؤسسة العامة السورية للتأمين، التقرير السنوي لعام2006

2- المؤسسة العامة السورية للتأمين، التقرير السنوي لعام2007

3- المركز الاقتصادي السوري، تقرير خاص (التأمين في سورية بين الواقع وآفاق المستقبل)، تشرين الثاني 2007

4- الاتحاد السوري لشركات التأمين، تقرير عام2006

5- هيئة الإشراف على التأمين في سورية، التقرير السنوي عن سوق التأمين عام2007

6- هيئة الإشراف على التأمين في سورية، التقرير السنوي عن سوق التأمين عام2008

7- هيئة الإشراف على التأمين في مصر، الكتاب السنوي عن سوق التأمين عام2008

تقارير:

1- دليل النقل البحري في سورية، الإصدار الثاني 2008/2007

2- سادي، جايجي. القرصنة البحرية(النموذج الصومالي)، تقرير مترجم، صادر عن معهد دراسات الشرق أوسطية(ORSAM)، أنقرة،2009

3- عبد المسيح، نزهي غليوم. تقرير عن سوق التأمين المصري،منتدى شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق تشرين أول 2000

المجموعات والنشرات الإحصائية:

1- المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام2000

2- المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام2005

3 - المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام2007

4- المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام2008

5- النشرات الإحصائية لمرفأ اللاذقية، أعوام 2008/2007

6- النشرات الإحصائية لمرفأ طرطوس، أعوام 2008/2007

الدراسات والأبحاث:

1- أحمد، بشار. رسالة ماجستير (دور النقل البحري على صعيد التجارة الخارجية وتأثيره في ميزان المدفوعات، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، 2007

2- الزبيدي، عبدالله محمد. دور إعادة التأمين في صناعة التأمين الأردنية، جامعة مؤتة، الأردن، تاريخ المطالعة 2009/1/28، منشور على الموقع الالكتروني www.arablawinfo.com

3- حامد، حسني. دور هيئات الإشراف والرقابة على النشاط التأميني وتنظيم قطاع التأمين(التجربة المصرية)، دراسة مقدمة إلى مؤتمر آفاق التأمين العربية والواقع الجديد، دمشق2005. منشورة على الموقع الالكتروني .www.kantakji.com/figh/files/insurance/hosni.doc

4- سيف، طارق. سيف،طارق ,التسويقو التأمين البحري، دراسة منشورة على الموقع: www.insuranceegypt.com/arabic. تاريخ المطالعة 2008/2/18

5- مذكرة في التأمين البحري، صادرة عن شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق، 2006

مواقع انترنت

- موقع الاتحاد السوري لشركات التأمين www.sif-sy.org/
- موقع المؤسسة العامة السورية للتأمين www.syrian-insurance.com
- موقع الشركة العامة لمرفأ طرطوس www.tartousport.com
- موقع مركز الخدمات المالية بدمشق www.syria-money.com
- موقع الهيئة المصرية للإشراف على التأمين www.eisa.gov.eg
- موقع أخبار النقل البحري المصري / www.mts.gov.eg
- موقع هيئة الإشراف على التأمين في سورية www.sisc.sy

- موقع الاتحاد الدولي للتأمين البحري www.iumi.com

الدوريات الالكترونية

- مجلة الصياد، تحقيق حول القرصنة البحرية العدد ٩٢٣، تاريخ ١١ / ٦ / ٢٠٠٩ www.alsayad.com/article.php?article/d
- مجلة الاقتصادية السورية الالكترونية العدد (375)، تحقيق حول تطوير الاسطول التجاري السوري، http://www.iqtissadiya.com/archives_index.asp?issue=375
- مجلة الاقتصادية السورية الالكترونية العدد (365)، تحقيق حول التأخير في إنشاء المحاكم البحرية، http://www.iqtissadiya.com/archives_index.asp?issue=365
- وفاء البرادعي، التأمين البحري المصري وتحديات التجارة، مجلة الهرم الالكترونية، الدولية، 2006/12/2 العدد 43825 www.ahram.org.eg/Archive/2006/12/2/ECON2.HTM
- صحيفة الشعب أونلاين، تحقيق (هل يصبح النقل الدولي هدفاً جديداً للإرهاب بتاريخ ٢٦ / ١١ / ٢٠٠٨. www.arabic.people.com.cn/31663/6540998html
- صحيفة الجمهورية أون لاين الالكترونية، تحقيق حول النقل البحري المصري تاريخ 8/18 /2008 www.gom.com.eg/algomhuria/2008/8/18/tahkeek/detail00.shtml
- زريقات، مراد، التأمين والقرصنة البحرية، صحيفة الاقتصادية الالكترونية، العدد ٥٥٤٤ بتاريخ ١٥ / ١٢ / ٢٠٠٨ www.alegt.com/2008/12/15/article17378.html
- موقع DVD العربي ،نقاش حول الاعتمادات المستندية / تاريخ ١٣ / ١١ / ٢٠٠٧. www.dvd4arab.mahtoobcom/archive/index.phplt-693968.html

The future of marine insurance in Syria and its effect at marine trading activation

Summary

Marine insurance plays an important role of maritime trade, and it is the oldest types of insurance.

also, Marine insurance contributes to develop international trade.

In Syria, Marine insurance faces many challenges, particularly low insurance awareness and high prices.

This research studies the marine insurance in Syria which has two sides economic and legal. and to shed the light at the role which marine insurance plays in supporting marine transport.

The research aims to showing the huge benefits which marine insurance provides to the owners of ships and goods.

Also. it discusses the works of the Syrian insurance company during the monopoly period, and works of the private insurance companies which work in the local market, And the competition between them.

The research aims to analyze the marine insurance premiums, rates of growth, and to show the effect of marine insurance at marine trading activation.

And finally, the study will reach to important results and many recommendations to develop the future of Syrian marine insurance.

Syrian Arab Republic
Ministry Of Higher Education
Tishreen University



Faculty of Economy
Economy and Planning Department

The future of marine insurance in Syria and its effect at marine trading activation

Thesis to get Master Degree in International Relation

By
Samer Muhammad Ahmad

Supervised by

Dr.Muhammad Mahn Dayoub
professor assistant
Department of Economy and planning
Faculty of Economy
Aleppo University

Dr.Imad Eldin Abd Al Hay
professor assistant
Department of commercial law
Faculty of Law
Tishreen University

2009